

Handlungsfeld C: Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ermöglicht allen Menschen unabhängig von Alter, Einkommen und Führerscheinbesitz Mobilität. Mit 17% am Modal Split-Wert der Saarbrücker Bevölkerung liegt die Stadt nur im Mittelfeld vergleichbarer Großstädte wie Mainz oder der Region Ulm/Neu-Ulm, aber immerhin über dem deutschlandweiten Durchschnittswert von 15%. Der Handlungsbedarf der Stadt Saarbrücken reicht bis in die Region (inkl. der französischen Grenzregion).

Infolge des demographischen Wandels werden zukünftig weniger Schüler Bahn- und Busangebote nutzen. Hinzu kommt in der älteren Generation eine steigende Führerscheinbesitzquote (v.a. bei Frauen). Damit steigt insgesamt der Anteil der wahlfreien Nutzer, also Fahrgästen welche sich bewusst für oder gegen Bahn und Bus entscheiden können. Die Bahn- und Busangebote inkl. Tarifen, Marketing und Information müssen daher verstärkt auf diese wahlfreien Nutzer eingehen, indem Nutzungshemmnisse abgebaut werden und das Image des ÖPNV verbessert wird. Als wichtiges Zentrum der Region SaarLorLux gehört hierzu auch eine Berücksichtigung regionaler Verkehrsströme die in das Stadtgebiet führen.

In vielen deutschen Universitätsstädten mit einem größeren Anteil junger Menschen sinkt der Stellenwert und die Bedeutung eines eigenen Pkw. Viele junge Menschen verhalten sich multimodal, sind mal mit dem Fahrrad, mal mit Bus und Bahn oder mal mit CarSharing-Auto unterwegs. In diesem Zusammenhang sind Maßnahmen für Bahn und Bus gleichzeitig auch wichtige ergänzende Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds, indem alle umweltfreundlichen Mobilitätsangebote als Gesamtangebot als Alternative zum motorisierten Individualverkehr verstanden werden.

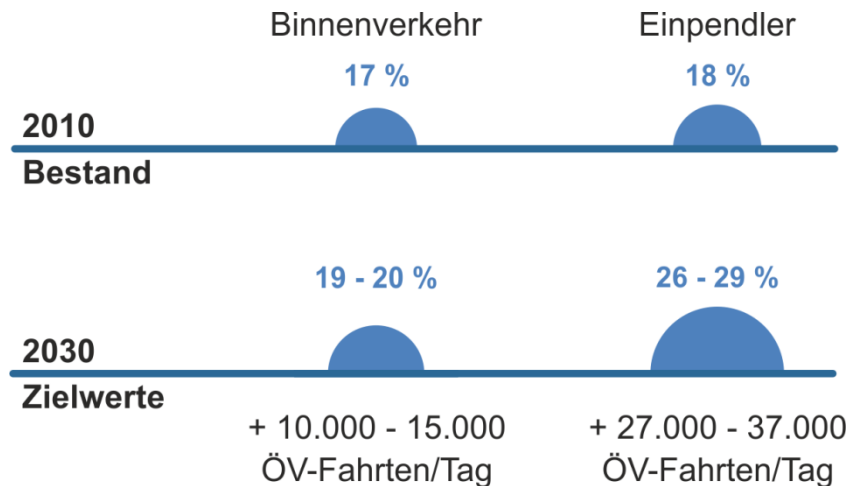
Die Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans erfolgt in Abstimmung mit weiteren Fachplänen. Der Verkehrsentwicklungsplan baut einerseits auf den vorhandenen Nahverkehrsplan auf, stellt aber auch eine langfristige ÖPNV-Strategie auf, die wiederum eine Grundlage für die Fortschreibung des nächsten Nahverkehrsplans dient. Das Maßnahmenkonzept formuliert eine Gesamtstrategie für den ÖPNV der Zukunft und leitet daraus konkrete Maßnahmen ab, welche in Detailkonzepten oder dem weiteren Nahverkehrsplan weiter konkretisiert werden müssen und dann schrittweise umgesetzt werden können.

1.1.1 Grundsätze und Zielsetzung

Eine wichtige Herausforderung wird die Bezahlbarkeit attraktiver Angebote im öffentlichen Personennahverkehr sein. Das Handlungsfeld für den öffentlichen Personennahverkehr hat das Ziel, die Effizienz im Bahn- und Busangebot zu verbessern und langfristig ein attraktives Angebot zu ermöglichen (Qualitätssicherung). Dazu berücksichtigt dieses Handlungsfeld auch Themen, welche nicht auf die Stadt Saarbrücken beschränkt sind.

Mit dem Handlungsfeld C des VEP soll langfristig der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen steigern. Hierzu wurden im Zielkonzept Zielwerte für den Verkehr der Saarbrücker Bevölkerung (Binnenverkehr) und den Einpendlerverkehr aus der Region festgelegt, welche bis zum Jahr 2030 erreicht werden sollen.

Abbildung 1: Zielwerte Bahn/Bus für Binnen- und Einpendlerverkehr im Jahr 2030 (Modal Split-Anteile)



Das Maßnahmenspektrum im öffentlichen Personennahverkehr umfasst neben den Bahn- und Buslinien weitere Themen wie Barrierefreiheit, Tarif oder Information. Dies sind z. T. Querschnittsthemen, welche auch in weiteren Handlungsfeldern außerhalb des öffentlichen Personennahverkehrs relevant sind (z. B. im Handlungsfeld F: Regionaler Einkaufs- und Tourismusverkehr oder im Handlungsfeld J: Inter- und Multimodalität).

1.1.2 Maßnahmenfelder

Die Handlungsfelder gehen auch über die Stadtgrenzen der Landeshauptstadt hinaus. Hierzu gehört auch die Anbindung des französischen Umlandes. Bzgl. des Bedienungsangebots liegt der Schwerpunkt hier in Richtung Forbach, da Saargemünd bereits mit der Saarbahn eine attraktive ÖPNV-Anbindung hat. Für die Anbindung in Richtung Forbach werden verschiedene Möglichkeiten aufgezeigt.

Tabelle 1: Angebotsmaßnahmen in Richtung Forbach

Maßnahme	Steckbrief
Einbindung in das S-Bahnnetz für Stadt und Region	C1.1 + C1.2
Verlängerung der Saarbahn über DB-Gleise	C1.2 + C1.4
Verlängerung der Saarbahn über Metzger Straße	C1.4
Einbindung in die Busnetzoptimierung	C1.9

Die einzelnen Maßnahmen stehen teilweise in Konkurrenz zueinander. In jedem Fall sollte eine Angebotsverbesserung im Abgleich mit den finanziellen Möglichkeiten der drei Kommunen Saarbrücken, Stiring-Wendel und Forbach erfolgen.

Tabelle 2: Zusammenhang der regionalen Maßnahmen in Richtung Forbach

	C1.1 S-Bahnnetz	C1.2 Haltepunkte	C1.4 Saarbahn über DB-Gleise	C1.4 Saarbahn über Metzger Str.	C1.8 Lokales Busnetz
C1.1 S-Bahnnetz	-	■	■	■	■
C1.2 Haltepunkte	■	-	■	-	-
C1.4 DB-Gleise	■	■	-	■	■
C1.4 Metzger Str.	■	-	■	-	■
C1.8 Lokales Busnetz	■	-	■	■	-

■ Maßnahmen können sich gegenseitig ergänzen; ■ Maßnahmen stehen in Konkurrenz zu einander; - keine Relevanz

Das Handlungsfeld ÖPNV umfasst insgesamt zehn Maßnahmenfelder (vgl. Tabelle 3).

Tabelle 3: Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr (C) – Maßnahmenfelder (Zusammenfassung)

Maßnahmenfeld bzw. Maßnahme	Priorität	Umsetzung			Akteure
		bis 2020	bis 2025	bis 2030	
C1 Weiterentwicklung des SPNV/ÖPNV-Angebots (umfasst 9 detailliertere Einzelsteckbriefe)	hoch bis niedrig	x	x	x	LHS, Städte Forbach und Stiring-Wendel, weitere Kommunen, Saarland, Saarbahn, Eisenbahnunternehmen, Taxiunternehmen Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service), SNCF
C2 Verknüpfung zwischen Eisenbahn und Bus	hoch	x		x	LHS, Saarbahn, Deutsche Bahn (Netz)
C3 Anbindung der Universität	hoch	x			LHS, Saarbahn, Eisenbahnunternehmen
C4 Busbeschleunigung	mittel	Daueraufgabe			LHS, Saarbahn, LfS
C5 Barrierefreiheit bei Bahn und Bus (umfasst 2 detaillierte Einzelsteckbriefe)	hoch	x			LHS, Saarbahn, LfS, Eisenbahnunternehmen, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service)
C6 Haltestellengestaltung	niedrig	Daueraufgabe			LHS, Saarbahn
C7 Verbesserung des Tarifsystems (umfasst 2 detaillierte Einzelsteckbriefe)	hoch	x			LHS, Saarbahn, saarVV Départements Moselle, Bas-Rhin
C8 Kommunikation und Marketing	hoch	x			LHS, Saarbahn, saarVV
C9 Instandhaltungs- und Störungsmanagement (umfasst 2 detailliertere Einzelsteckbriefe)	hoch	Daueraufgabe			LHS, Saarbahn, saarVV Saarland, Verkehrsunternehmen, Départements Moselle, Bas-Rhin, Luxembourg
C10 Ausweitung der Elektromobilität im ÖPNV	mittel		x		LHS, Saarbahn



C1 Weiterentwicklung des SPNV/ÖPNV-Angebots



In Großstädten setzt sich ein Angebot im öffentlichen Personennahverkehr aus mehreren Angebotsebenen zusammen, da nicht jedes Verkehrsmittel für jede Aufgabe geeignet ist. Hierzu gehört neben Buslinien auf der lokalen Ebene auch der Schienenverkehr zur Anbindung der Region. Dieser muss eine attraktive regionale Erreichbarkeit gewährleisten, während Buslinien neben Verbindungsfunktionen (z. B. zwischen Stadtteilen) auch für eine dichte Erschließung sorgen können.

Ein dichtes Netz aus verschiedenen Bahn- und Buslinien (Regionalzüge, S-Bahnen, Regionalbusse, Stadtbusse, Quartiersbusse) bildet das Rückgrat eines starken Umweltverbunds (siehe Maßnahmensteckbriefe J). Hierzu gehört neben dem Angebot auch eine attraktive Verknüpfung zwischen Bahn- und Busangeboten, da nicht auf allen Relationen umsteigefreie Verbindungen möglich sind.

Bausteine

Erhebungen und Evaluationen

Bahn- und Busangebote unterliegen einer regelmäßigen Evaluation der Fahrgastnachfrage, um frühzeitig bedarfsgerechte Angebotsänderungen durchführen zu können. Schwerpunkt müssen dabei die Nicht- und Gelegenheitsnutzer sein. Hier sollten ca. alle fünf Jahre eine Haushaltsbefragung durchgeführt werden, welches gezielt um Fragen zur Bahn- und Busnutzung ergänzt werden. Zusätzlich sind Anregungen durch das Fahrpersonal zusammen und in einer jährlichen statistischen Auswertung auszuwerten. Diese umfasst zusätzlich eine Evaluation, wie mit den Anregungen aus der vorherigen Auswertung umgegangen wurde.

S-Bahnnetz für Stadt und Region

Für die bessere Anbindung der Region an die Stadt Saarbrücken ist ein S-Bahnnetz als neues Produkt im Schienenverkehr sinnvoll. Hierzu sind die bestehenden Leistungen der Regionalbahnen zu integrieren (siehe Maßnahme C1.1).

Zusätzliche Haltepunkte und Verlegung bestehender Standorte

Die Aufwertung des S-Bahnnetzes soll neben der regionalen Erreichbarkeit auch die Erschließung innerhalb der Stadt Saarbrücken verbessern. Hierdurch ergeben sich auch mehr Bahn/Bus-Verknüpfungen in den Stadtteilen (siehe Maßnahmen C1.2).

Ausbau des Saarbahnnetzes

Die Erweiterung des Saarbahnnetzes könnte durch zwei Strecken mit der Anbindung der Stadt Forbach sowie der Universität und weiter in den Stadtteil Dudweiler erfolgen. Im Saarbrücker Stadtzentrum besteht die Möglichkeit beide Streckenabschnitte zu einer Linie zu verbinden. Als weitere Ausbauvariante wurde die ursprüngliche Planung in den Stadtteil Schafbrücke und weiter in Richtung Homburg (Saar) bewertet (siehe Maßnahmen C1.3 bis C1.5).

Seilbahn zur Universität

Die Einrichtung einer Seilbahn wurde für eine Strecke zwischen dem Stadtzentrum und der Universität zur Entlastung des Buskorridors untersucht. Weitere Strecken haben sich bereits bei einer Vorentscheidung als nicht sinnvoll erwiesen (siehe Maßnahme C1.6).

Angebotsebenen im lokalen Busnetz

Nicht alle Stadtteile verfügen über eine attraktive und schnelle Erschließung durch den Schienenverkehr. Entsprechend ist eine Umstrukturierung des Busnetzes mit mehreren Angebotsebenen erforderlich. Hierzu werden Produkte eingeführt, welche z. B. vergleichbare Fahrzeiten ins Saarbrücker Stadtzentrum wie mit der Saarbahn ermöglichen (siehe Maßnahme C1.7).

Organisation von Bedarfsverkehren

Zum Aufbau von Angebotsebenen gehören in der untersten Ebene auch Bedarfsverkehre. Sie sichern in Zeiten einer geringen Nachfrage und/oder in Räumen mit dünnen und dispersen Siedlungsstrukturen ein Grundangebot (siehe Maßnahme C1.8).

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C2** Verknüpfung zwischen Eisenbahn- und Buslinien
- **C3** Anbindung der Universität

Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		Akteure: LHS, Saarland



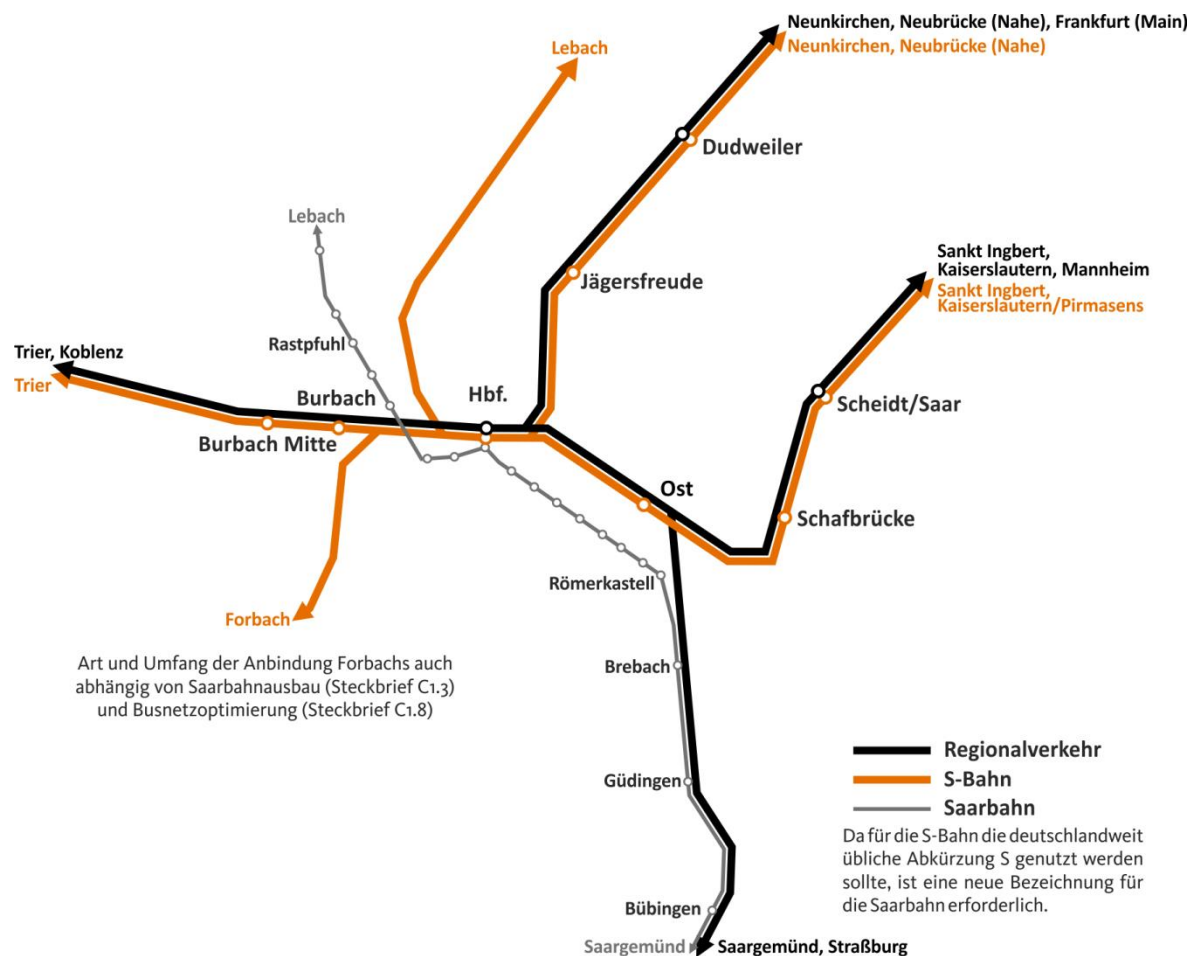
C1.1 S-Bahnnetz für Stadt und Region



Der Einzugsbereich von Großstädten reicht immer auch in das Umland. Daher ist neben einem städtischen Bahn- und Busangebot auch eine attraktive Anbindung zwischen der Großstadt und den Umlandkommunen wichtig. Eine wichtige Funktion übernimmt hier der Schienenverkehr, welcher direkte und schnelle Verbindungen sicherstellt. Hierzu gehören auch die Erschließung weiterer Vororte in der Großstadt sowie eine Verknüpfung zum lokalen Busangebot, um den Hauptbahnhof zu entlasten.

Bausteine

Auf bestehenden sowie zu reaktivierenden Bahnstrecken kann ein regionales S-Bahnnetz geschaffen werden, welches die Region besser an die Stadt Saarbrücken anbindet. Grundlage sind die aktuellen Regionalbahnlinien, welche in das S-Bahnnetz integriert werden.




Das Produkt muss mehrere Qualitätsmerkmale haben, um sich deutlich vom Regionalexpress abgrenzen zu können:

- S-Bahn-Logo und Fahrzeuge mit einheitlicher Farbgebung
- einheitliche Linienwege (alle Fahrten bedienen dieselben Zwischenhalte)
- einheitlicher Takt (v. a. Takt 30 und Takt 60)

Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C1.2** zusätzliche Haltepunkte und Verlegung bestehender Standorte
- **C1.3** Saarbahn nach Forbach
- **C1.5** Saarbahn nach Schafbrücke und Homburg (Saar)
- **C2** Verknüpfung zwischen Eisenbahn- und Buslinien

 C1.1 S-Bahnnetz für Stadt und Region		<table border="1"> <tr> <td>VE</td> <td>GT</td> <td>FU</td> </tr> <tr> <td>SE</td> <td>SL</td> <td>MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU
VE	GT	FU						
SE	SL	MU						
Wirkungs-Kosten-Klasse <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	Umsetzungsfrist <input type="checkbox"/> bis 2020 <input checked="" type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe						
regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		Akteure: LHS, Saarland, Eisenbahnunternehmen						



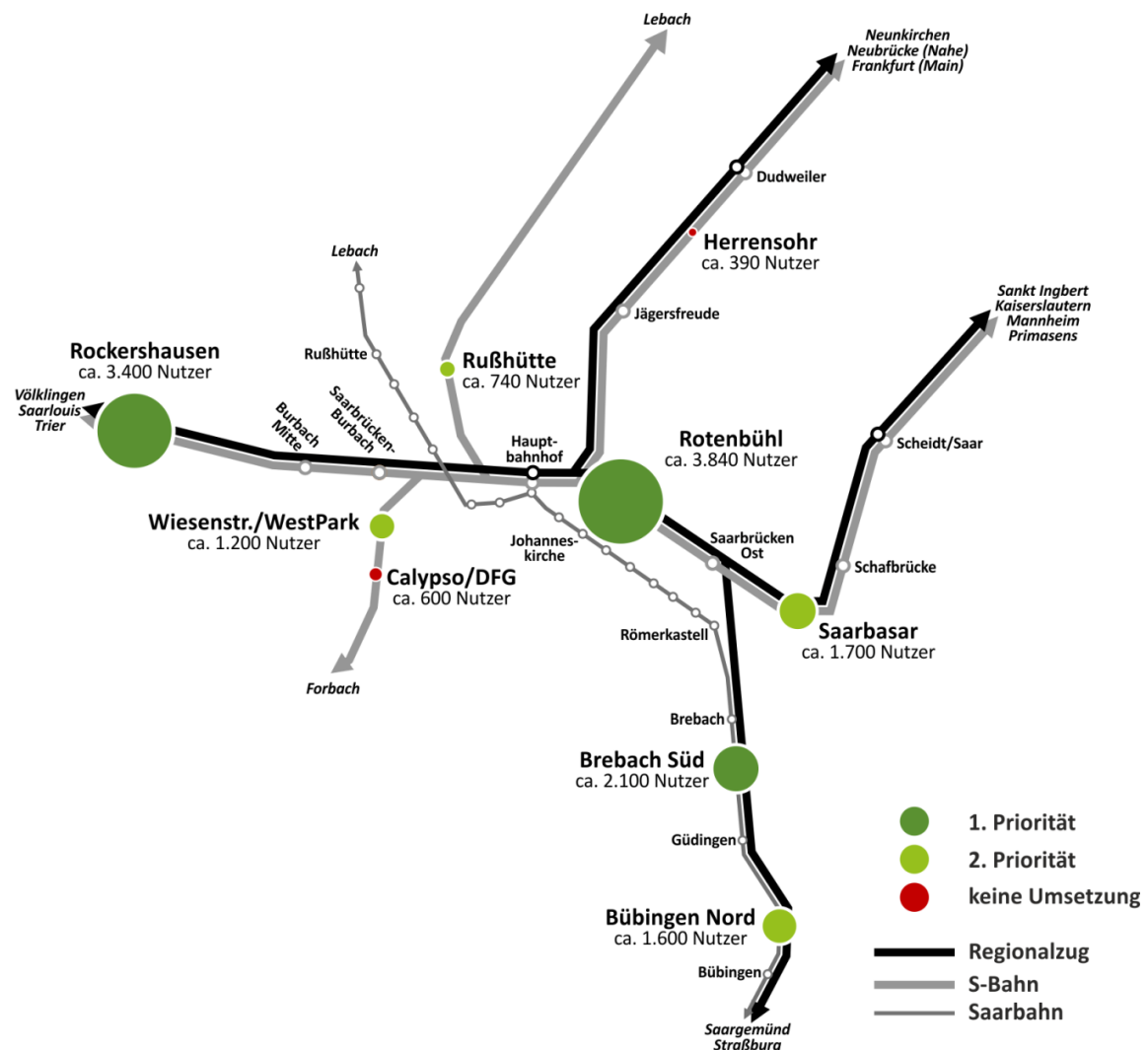
C1.2 Zusätzliche Haltepunkte und Verlegung bestehender Standorte



Das S-Bahnnetz soll neben der regionalen Anbindung auch als Möglichkeit für innerstädtische Verbindungen attraktiv sein. Dies gilt besonders für die äußeren Siedlungsgebiete einer Stadt. Mit zusätzlichen Haltepunkten und der Verlegung bestehender Standorte kann die Erschließungswirkung verbessert und eine Verknüpfung zum lokalen Busverkehr aufgewertet werden.

Bausteine


Mit dem regionalen S-Bahnkonzept profitieren auch mehrere Saarbrücker Stadtteile durch eine bessere und v. a. regelmäßige Anbindung an das Stadtzentrum (z. B. Dudweiler). Ergänzend sollten weitere Haltepunkte für die S-Bahn und Saarbahn in der Stadt Saarbrücken eingerichtet werden. Für eine bessere Anbindung ist zusätzlich auf der Bahnstrecke zwischen Forbach und Saarbrücken eine weiterer Haltepunkt in Stiring-Wendel sinnvoll.



Zusätzlich zu den möglichen zusätzlichen Haltepunkten ist für eine bessere Verknüpfung zum lokalen Busverkehr die Verlegung sinnvoll:

- Ost in Richtung Brücke Am Kieselhumes (Bushaltestelle Ostbahnhof und Halbergstr.)
- Scheidt/Saar in Richtung Brücke Im Flürchen (Bushaltestelle Scheidt Bf.)
- Dudweiler in Richtung Brücke Am Neuhauser Weg und Einrichtung einer Busverknüpfung mit Warteflächen für mehrere Busse

Durch zusätzliche Haltepunkte verlängern sich die Fahrzeiten der relevanten Linien. In wie weit dies zu zusätzlichen Fahrzeugen und Verschiebung von Anschlüssen führt, sind bei der konkreten Umsetzungsplanung zu prüfen.

 C1.2 Zusätzliche Haltepunkte und Verlegung bestehender Standorte		VE	GT	FU
		SE	SL	MU
Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> ▪ C1.1 S-Bahnnetz für Stadt und Region ▪ C2 Verknüpfung zwischen Eisenbahn und Bus ▪ C3 Anbindung der Universität ▪ J1 P+R 				
Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist		
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020		
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025		
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2030		
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe		
regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		Akteure: LHS, Saarland, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service)		



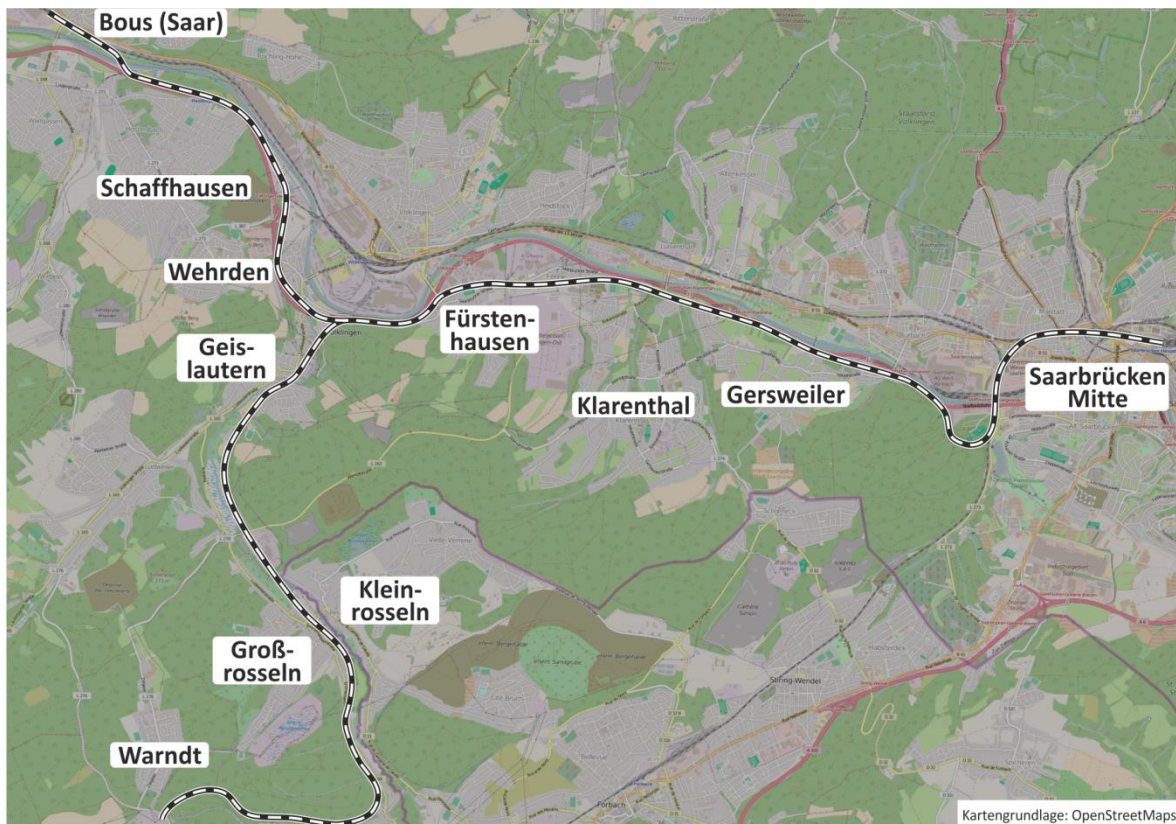
C1.3 Reaktivierung der Rosseltalbahn



Vor allem in den 1970er Jahren wurden in Deutschland viele Nebenbahnstrecken stillgelegt. Mit einer wachsenden Bedeutung des Umweltverbunds auch für regionale Verbindungen, bei denen Fuß und Fahrrad keine Alternative darstellen, sind Streckenreaktivierungen verstärkt in der Diskussion. Dies umfasst neben der Wiedereinrichtung eines regelmäßigen Angebots im Schienenverkehr oft auch weitere ergänzende Maßnahmen wie zusätzliche Haltepunkte entsprechend den geänderten Siedlungsstrukturen und bessere Verknüpfungen um einen Umstiege zu erleichtern wie durch P+R- und B+R-Stellplätze.

Bausteine

Die Rosseltalbahn führt von Saarbrücken südlich der Saar nach Völklingen-Fürstenhausen. Dort teilt sich die Strecke in Richtung Naherholungsgebiet Warndt sowie nach Bous (Saar), wo die Strecke wieder auf die Bahnstrecke Trier – Völklingen - Saarbrücken trifft.




Mit der Einrichtung eines Angebots im Schienenverkehr müssen ergänzende Maßnahmen geprüft werden:

- Anpassung des Busnetzes in den Stadtteilen Klarenthal und Gersweiler, was zu Umstiegen in Richtung Saarbrücker Innenstadt führen kann
- Reaktivierung/Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte
- Einrichtung von P+R- und B+R-Anlagen
- Für eine Reaktivierung nach Bous (Saar) ist die Wiederherstellung der Saarquerung erforderlich
- Prüfung, ob Betrieb wirtschaftlicher über eine Eisenbahn- oder Saarbahnlinie durchgeführt werden kann

Als Maßnahmen von regionaler Bedeutung sollte vorab eine Überprüfung der Reaktivierung durch den VEP ÖPNV Saarland erfolgen, um auch Auswirkungen außerhalb der Stadt Saarbrücken in die Bewertung einfließen zu lassen.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- J1 P+R-Anlagen

 C1.3 Reaktivierung der Rosseltalbahn		<table border="1"> <tr> <td>VE</td> <td>GT</td> <td>FU</td> </tr> <tr> <td>SE</td> <td>SL</td> <td>MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU
VE	GT	FU						
SE	SL	MU						
Wirkungs-Kosten-Klasse¹ <input type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	Priorität¹ <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> niedrig	Umsetzungsfrist¹ <input type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input checked="" type="checkbox"/> bis 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe						
regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		Akteure: LHS, Saarland, Eisenbahnunternehmen						
Sonstige Bemerkungen und Hinweise ¹ Bewertung erfolgt durch den Verkehrsentwicklungsplan zum öffentlichen Personennahverkehr des Saarlands (VEP ÖPNV Saarland)								



C1.4 Saarbahnvarianten nach Forbach



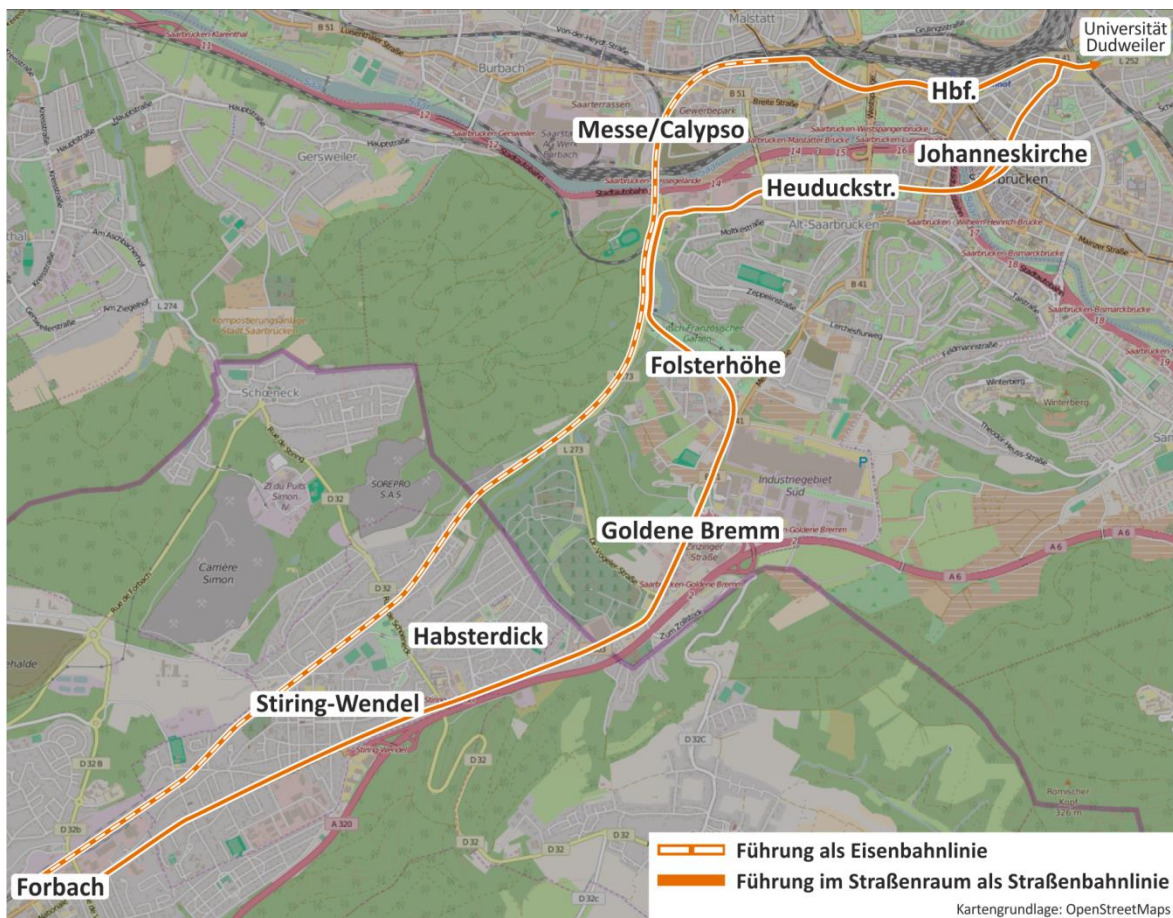
Straßenbahnlinien sind in vielen Großstädten ein Hauptbestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs und sichern u. a. schnelle Verbindungen aus den Stadtteilen in die Innenstadt. Zusammen mit Beschleunigungsmaßnahmen sind attraktivere Reisezeiten gegenüber der Fahrt mit dem Auto möglich. Hierdurch entsteht ein hohes Verlagerungspotenzial zu dieser klimafreundlichen Mobilitätsform. Dies ist v. a. für die Region SaarMoselle wichtig, da hier für grenzüberschreitende Fahrten nur knapp 1 % der Bevölkerung Bahn und Bus nutzen.

Bausteine

Der Bau einer Saarbahnlinie zwischen dem Saarbrücker Stadtzentrum und den französischen Kommunen Stiring-Wendel und Forbach kann über mehrere Streckenführungen erfolgen. Diese können allerdings auf zwei wesentliche Varianten fokussiert werden.


Variante 1 geht von einer Streckenführung über die Eisenbahngleise aus, so dass mindestens 2-Systemfahrzeuge erforderlich sind¹.

Variante 2 geht von einer Straßenbahnvariante über die Straße aus. Hierfür könnte ein 1-Systemfahrzeug (also klassische Straßenbahn) eingesetzt werden. Hierfür ist allerdings eine neue Zufahrtmöglichkeit in den Betriebshof Brebach mit Straßenbahnoberleitung erforderlich. Während die Strecke über die Eisenbahngleise eine Optimierung der Bestandsinfrastruktur erfordert, ist für Variante als Straßenbahn ein kompletter Neubau erforderlich. Als Untervariante 2a wäre auch eine Metrobuslinie möglich (Bus mit hoher Servicequalität und eigenem Fahrweg nach dem Vorbild des Mettis in Metz).



Die Kosten der Variante 1 über die DB-Gleise liegen bei schätzungsweise 133 Mio. EUR. Die Kosten der Variante 2 liegen etwas höher bei ca. 170 Mio. EUR (Variante 2a Metrobus ca. 103 Mio. EUR). Es ist bei einer EU-Mitfinanzierung von einer hohen Förderquote auszugehen (mindestens 80%).

Die Nachfragewirkungen der beiden Varianten sind mit dem Modell untersucht worden, allerdings ist das Modell in Richtung Frankreich als unzureichend anzusehen, so dass die ermittelten Nachfragewerte nur



C1.4 Saarbahnvarianten nach Forbach

VE

GT

FU

SE

SL

MU

Tendenzaussagen sind. Die Variante 1 über die Eisenbahngleise führt v.a. zu einer starken Nachfrage im Deutsch/Französischen Pendlerverkehr. Demgegenüber bietet die Variante 2 mehr Vorteile für die Saarbrücker Einwohner, da innerhalb Saarbrückens eine bessere Erschließung erreicht wird. Grundsätzlich sind beide Varianten möglich. Die TramTrain-Studie weist die Variante 2 als Vorzugsvariante auf.

Das Maßnahmenkonzept enthält auch eine Saarbahnlinie aus der Saarbrücker Innenstadt zur Universität und weiter in den Stadtteil Dudweiler (vgl. Maßnahmen C1.5/C1.6). Als durchgängige Verbindung zwischen Forbach, Universität und Dudweiler können sich dadurch weitere Synergien ergeben. Hierbei ist zu beachten, dass je nach Variante zur Anbindung in Richtung Forbach eine andere Innenstadterschließung in Saarbrücken entsteht (über Hauptbahnhof oder Johanneskirche). Bei einer Durchbindung in Richtung Dudweiler ist zudem die genaue Linienführung im Bereich Johanneskirche zu diskutieren, sofern die Streckenführung aus dem Tram-Train-Gutachten umgesetzt wird.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- C1.1 S-Bahnnetz für Stadt und Region
- C1.4 Saarbahn zur Universität und nach Dudweiler

Zielkonflikte

- Flächenkonkurrenz mit MIV und ruhendem Verkehr möglich, könnte v. a. die favorisierte Streckenvariante 2 aus Tram-Train-Gutachten betreffen

Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 (DB-Gleise) oder
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2025 (Variante 2)
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe

regionsrelevant: ja nein

Akteure: LHS, Forbach, Stiring-Wendel, Saarland, Frankreich, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service), Französische Staatsbahn (SNCF)

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Beim Einsatz von Mehrsystemfahrzeugen sind mehrere Varianten möglich

Fahrzeuge	Systeme	Fahrzeugeinsatz	Systemtrennung DB/SNCF
2-System	Oberleitung DB Oberleitung Straßenbahn	bestehender Fuhrpark nutzbar	von Staatsgrenze Deutschland/Frankreich in den Bahnhof Forbach
2-System	Diesel für Bahnstrecken Oberleitung Straßenbahn	neue Fahrzeuge erforderlich	nicht relevant
3-System	Oberleitung DB Oberleitung SNCF	neue Fahrzeuge erforderlich	nicht relevant



C1.5 Saarbahn zur Universität

VE

GT

FU

SE

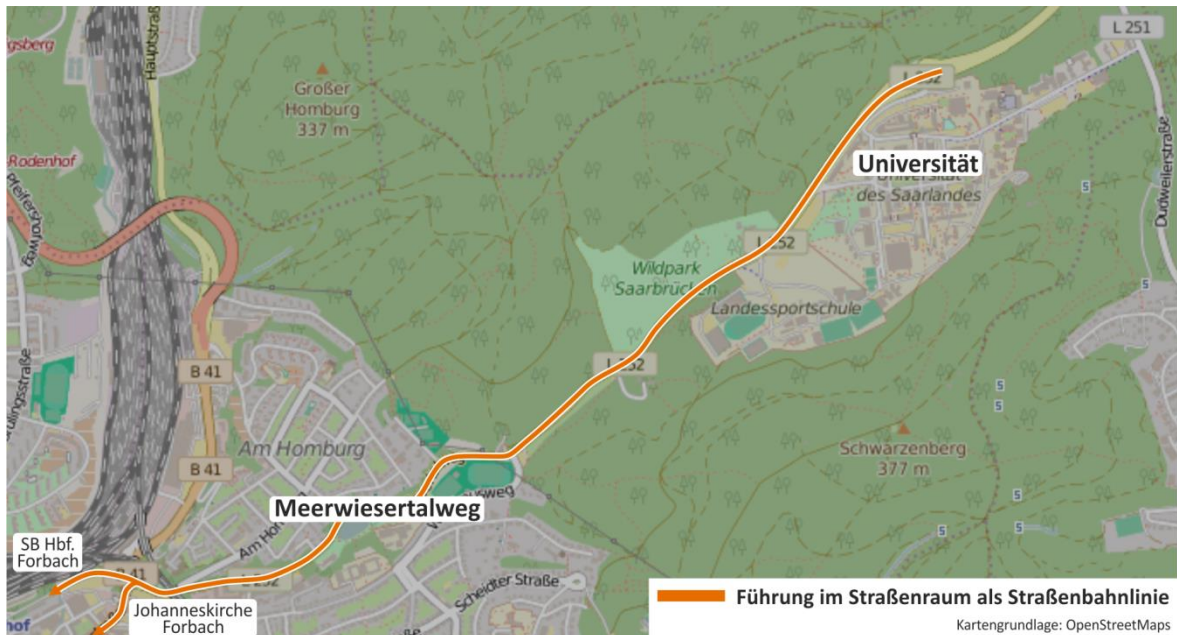
SL

MU

Bausteine

Der Bau einer Saarbahnlinie zwischen dem Saarbrücker Stadtzentrum und dem Stadtteil Dudweiler erfolgt über die Universität. Entsprechend der Erschließungswirkung und dem Stadtratsbeschluss aus den 1990er Jahren sollte eine Streckenführung über den Meerwiesertalweg erfolgen.

Durch ein dichtes Bedienungsangebot, Semester- und Jobtickets erfolgt bereits heute Abschöpfung der Nachfrage. Mit der Einrichtung einer Saarbahnlinie erfolgt daher in erster Linie eine Umverlagerung der Fahrgäste aus dem Bus in die Bahn. Zudem würden parallel verkehrende Buslinien angepasst, so dass weniger Direktverbindungen zur Universität entstehen könnten.



Das Maßnahmenkonzept enthält auch eine Saarbahnlinie aus der Saarbrücker Innenstadt nach Stiring-Wendel und Forbach (vgl. Maßnahme C1.4).

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- C1.3 Saarbahn nach Forbach
- C1.6 Seilbahn zur Universität
- C3 Anbindung der Universität

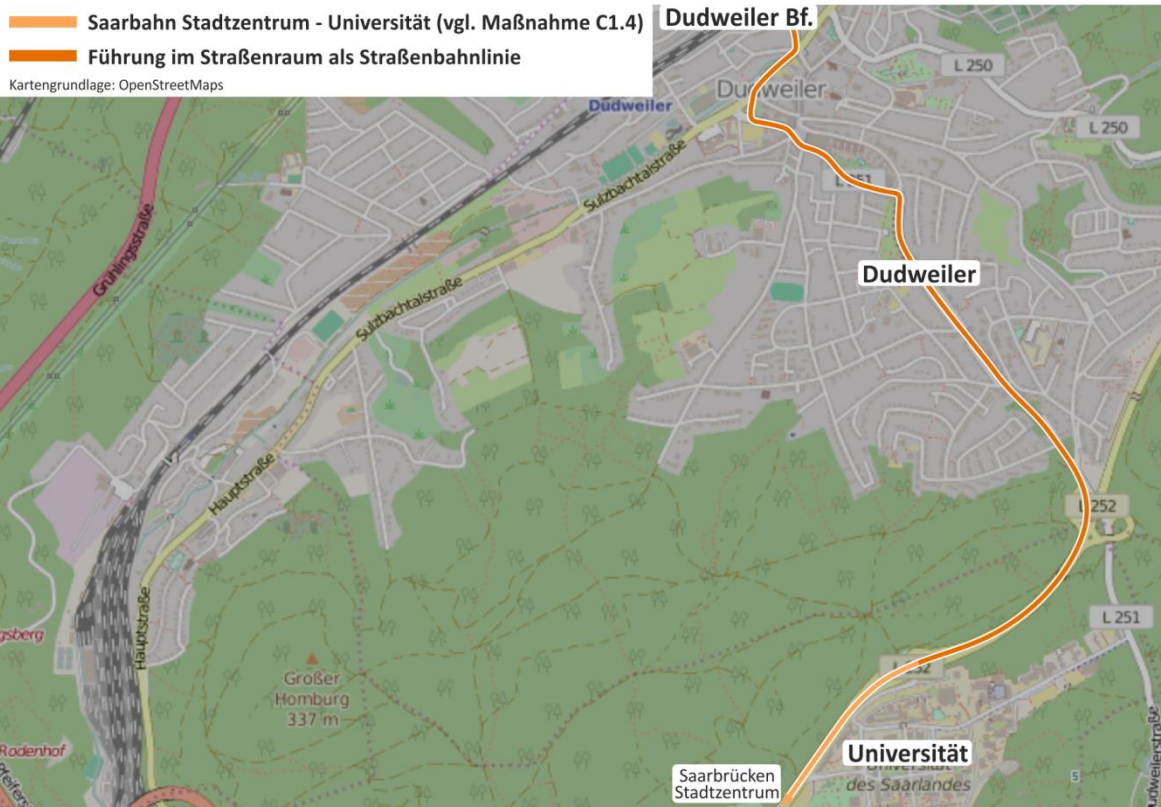
Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025
<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		Akteure: LHS, Saarbahn

C1.6 Saarbahn zwischen Universität und Dudweiler

VE	GT	FU
SE	SL	MU

Bausteine

Der Bau einer Saarbahnlinie zwischen der Universität und Dudweiler erfolgt über die Beethoven- und Theodor-Storm-Straße. Entsprechend der Platzverhältnisse ist eine abschnittsweise eingleisige Führung ggf. erforderlich. Die Linie endet am Bahnhof Dudweiler. Hier ist eine Abstimmung mit dem S-Bahnkonzept erforderlich, falls der Bahnhof verlegt wird. Modellabschätzungen belegen hier auch nur geringe Fahrgastzuwächse bei der Umstellung vom Bus auf eine Saarbahnlinie.



Voraussetzung für diesen Streckenabschnitt ist eine neue Saarbahnstrecke zwischen der Saarbrücker Innenstadt und der Universität (vgl. Maßnahme C 1.5). Das Maßnahmenkonzept enthält auch eine Saarbahnlinie aus der Saarbrücker Innenstadt nach Stiring-Wendel und Forbach (vgl. Maßnahme C1.4).

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- C1.2 Weitere Haltepunkte und Verlegung bestehender Standorte
- C1.3 Saarbahnvarianten nach Forbach
- C1.4 Saarbahn zur Universität
- C3 Anbindung der Universität

Wirkungs-Kosten-Klasse		Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020
<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025
<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> 2030
<input type="checkbox"/> niedrig			

regionsrelevant: ja nein Akteure: LHS, Saarbahn

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Die Anbindung am Dudweiler Bahnhof erfolgt an den neuen Standort analog Maßnahmensteckbrief C1.2.



C1.7 Saarbahn nach Schafbrücke und Scheidt/Saar

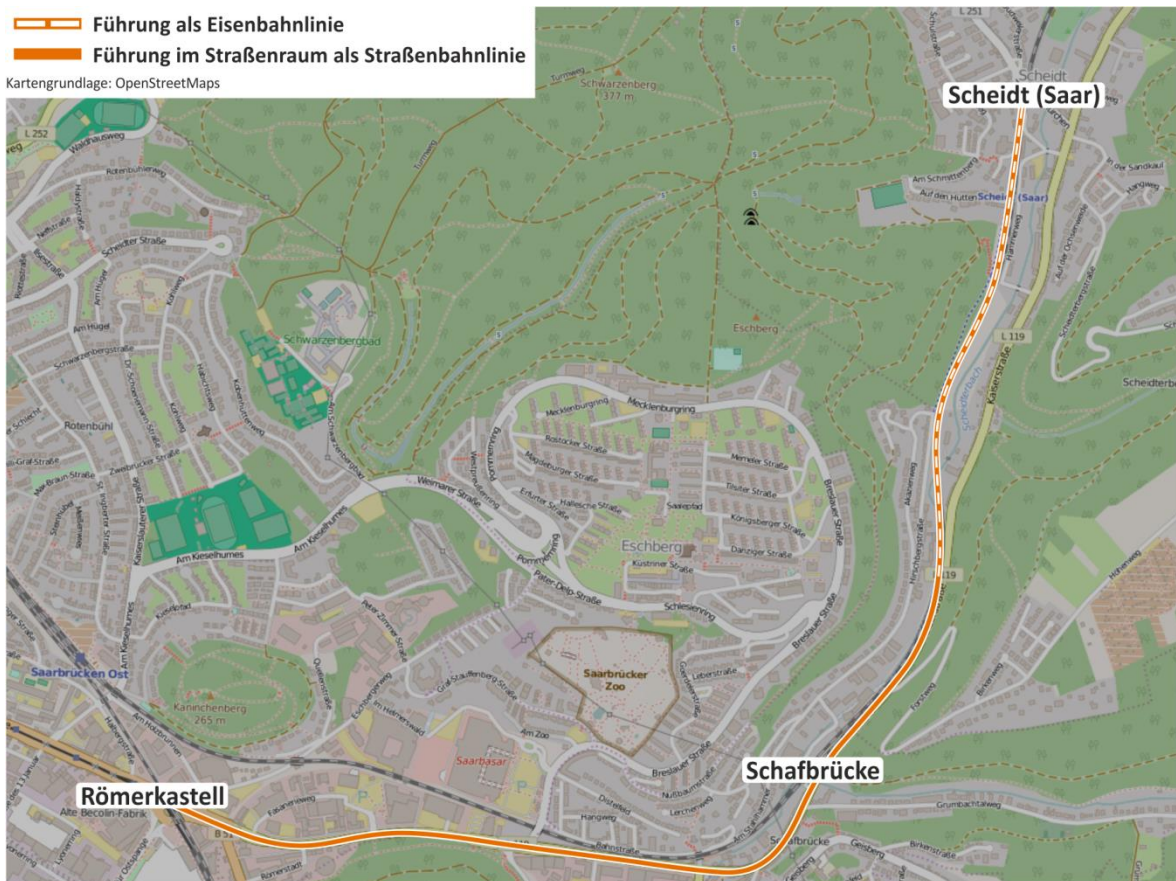
VE	GT	FU
SE	SL	MU

Bausteine

Der Bau einer Saarbahnlinie bis Scheidt/Saar sollte als Abzweig von der bestehenden Strecke an der Haltestelle Römerkastell erfolgen (vgl. Verkehrsentwicklungsplan 1997). Die Eisenbahnbrücke am Römerkastell wurde bereits beim Bau des Ostspangenkreisels dahingehend ausgebaut. Zwischen den Stadtteilen Schafbrücke und Scheidt/Saar erfolgt der Übergang zwischen Straßen- und Eisenbahnlinie.

- Führung als Eisenbahnlinie
- Führung im Straßenraum als Straßenbahnlinie

Kartengrundlage: OpenStreetMaps





Modellabschätzungen lassen hier auf eine für eine Saarbahnlinie zu geringe Nachfrage schließen, die wirtschaftlicher im bestehenden Busnetz bzw. einer Busnetzoptimierung abgewickelt werden können. Die Streckenführung hat heute zwischen Römerkastell und Schafbrücke nur eine geringe Erschließungswirkung, da hier keine dichten Siedlungsstrukturen entlang der Streckenführung liegen. Zwischen Schafbrücke und Scheidt/Saar besteht eine Konkurrenzsituation zum regionalen S-Bahnkonzept (vgl. Maßnahme C 1.1). Während für das S-Bahnkonzept die aktuellen Regionalbahnen integriert werden können, wäre dies bei der dieser Saarbahnlinie nicht möglich. Als zusätzliches Angebot auf den Eisenbahngleisen wäre ein drittes Gleis erforderlich, um einen Betrieb unabhängig vom Fernverkehr zu ermöglichen. Der Streckenabschnitt zwischen Römerkastell und Schafbrücke müsste zudem als Straßenbahnlinie neu gebaut werden. Im Hinblick auf die Kosten, die Konkurrenzsituation zu einer möglichen S-Bahn und der Bewertung der anderen Saarbahnstrecken, sollte auf diese Erweiterung verzichtet werden.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- C1.1 S-Bahnnetz für Stadt und Region

Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> keine Umsetzungsempfehlung
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/>

	C1.7 Saarbahn nach Schafbrücke und Scheidt/Saar	<input type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input type="checkbox"/> FU <input type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Akteure: LHS, Saarbahn, DB AG (Netz bzw. Station & Service)	
Sonstige Bemerkungen und Hinweise		
<p>¹ Auch beim Verzicht auf diese Saarbahnstrecke können Kosten entstehen, da beim Neubau der Eisenbahnbrücke am Römerkastell bereits Fördermittel für die größere Spannweite der Brücke (im Hinblick auf eine mögliche Saarbahntrasse) eingesetzt wurden. Derzeit überlegt die Saarbahn den Bau einer zweiten Betriebshofzufahrt vom Römerkastell über die östliche Mainzer Straße. Dies erfolgt mit Querung der Eisenbahnstrecke, wozu die vom Bund bereits zur Verfügung gestellten Fördermittel in Höhe von 8,5 Mio. EUR genutzt würden.</p>		

 C1.8 Seilbahn zur Universität		<table border="1"> <tr> <td>VE</td> <td>GT</td> <td>FU</td> </tr> <tr> <td>SE</td> <td>SL</td> <td>MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU
VE	GT	FU						
SE	SL	MU						
<p>Seilbahnen sind v. a. aus südamerikanischen Städten als Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs bekannt. Sie werden dort als zur Anbindung höher gelegener Wohngebiete an das städtische Eisenbahnnetz genutzt, da keine alternativen Busverbindungen bestehen. Touristisch können sie ebenfalls eine besondere Wirkung entfalten (z.B. wie in Koblenz).</p>								
<p>Bausteine</p> <p>Der Bau einer Seilbahn zwischen der Universität und dem Saarbrücker Stadtzentrum kann die Busachse in diesem Bereich entlasten. Ein kompletter Ersatz ist allerdings nicht möglich, da Seilbahnen als Punkt-zu-Punkt-Verbindung nicht dieselbe Erschließungswirkung wie Straßenbahn- oder Buslinien haben. Zudem ist auf Grund der Entfernung nicht gewährleistet, dass eine durchgehende Verbindung technisch umsetzbar ist (z. B. Länge des Umlaufkabels). Es ist nur ein paralleles Angebot aus Seilbahn und Buslinien möglich.</p> <p>Die Seilbahn stellt ein weiteres technisches System nach Saarbahn und Bus in der Stadt Saarbrücken dar. Es können keine bestehenden Betriebseinrichtungen (v. a. Werkstatt) genutzt werden und zusätzliche Personalschulungen zum Betrieb und zur Wartung sind erforderlich.</p> <p>Eine Streckenführung würde auch durch dichtere Siedlungsbereiche führen und entlang von Häuserfassenden führen (z. B. Meerwiesetalweg) und ggf. auch über Privatgrundstücken verlaufen. Hier bestehen deutlich höhere Konfliktpotenziale (z. B. Vereinbarungen mit jedem Grundstückseigentümer erforderlich), welche den Bau einer Seilbahn stark verzögern bzw. ausschließen können, als bei Straßenbahn- und Buslinien.</p> <p>Der Bau einer Seilbahn steht dabei in Konkurrenz zur Verlängerung einer Saarbahnlinie in Richtung Universität und Dudweiler, welche auch über den Meerwiesetalweg führen würde. Mit der Saarbahn besteht allerdings der Vorteil, dass diese durch Verlängerung in Richtung Dudweiler und Forbach eine höhere Erschließungswirkung hat und weniger Verbindungen mit Umstiegen beständen. Eine weitere Verlängerung der Seilbahn ist neben den aufgeführten Gründen auch bei der Reisezeit kritisch. Mit zunehmender Streckenlänge sind parallel geführte Verkehrsmittel schneller, was v. a. bei einer parallel verkehrenden Straßen- bzw. Eisenbahnlinie gilt.</p>								
<p>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ C1.4 Saarbahn zur Universität 								
<p>Wirkungs-Kosten-Klasse</p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> niedrig</p>	<p>Priorität</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> niedrig</p>	<p>Umsetzungsfrist</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/> keine Umsetzungsempfehlung</p> <p><input type="checkbox"/></p>						
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p>Akteure: LHS, Saarbahn, Private</p>						



C1.9 Angebotsebenen im lokalen Busnetz



In Großstädten bestehen unterschiedliche dichte Siedlungsstrukturen, welche nicht alle von einer Angebotsform (z. B. Stadtbus) angemessen erschlossen werden können. Hierzu gehören auch Art und Umfang von schnellen Busverbindungen zwischen Stadtteilzentren und der Innenstadt, wenn keine Erschließung durch den Schienenverkehr möglich ist. Eine klare Angebotsunterscheidung verschiedener Busangebote hilft Fahrgästen sich schnell zu Recht zu finden. Die Angebotsebenen sind dazu mit Qualitätsmerkmalen zu Takt, Fahrzeiten usw. verknüpft. Hierdurch ist für den Nutzer schnell erkennbar, welche Aufgabe einer Buslinie zugeeilt wurde und ob diese für seine Verbindung in Frage kommt.

Bausteine

Für die Stadt Saarbrücken ist ein Aufbau aus drei Angebotsebenen sinnvoll. Diese ergänzen sich gegenseitig. Wichtige Umsteigeverbindungen sind an Haltestellen zu allen Zeiten einheitlich abgestimmt. Die Entwicklung von Angebotsebenen erfolgt für die Stadt Saarbrücken. Hierbei sollten auch Buslinien berücksichtigt werden, welche bereits heute in Nachbarkommunen fahren (z. B. Mandelbachtal). Grundlage ist ein einheitliches Taktmuster mit 7,5-, 15-, 30- und 60-Minutentakten.

Metrobus

- bildet zusammen mit der Saarbahn das Angebot zwischen Stadtteilen und dem Stadtzentrum
- direkte und umsteigefreie Verbindungen aus den Stadtteilen ins Stadtzentrum; nachfragestarke Tangentialverbindungen
- Busspuren und Vorrangschaltungen entlang der gesamten Strecke
- Taktfahrplan
- Expresslinien mindestens während Hauptverkehrszeit für äußere Stadtteile ohne Schienenverkehr
 - Klarenthal – Gersweiler – Innenstadt (über A620)
 - Ensheim – Eschringen – Fechingen – Innenstadt (über A6 und A620)

Stadtteilbus

- Strecken in den Stadtteilen mit Schwerpunkt Erschließung (Prüfung u.a. einer Ringbuslinie im Saarbrücker Westen); nachfrageschwache Tangentialverbindungen
- Verbindungen zwischen Siedlungsbereichen und Stadtteilzentren
- Verknüpfung zur Eisenbahn und den Saarbahnlinien über einheitliche Anschlüsse
- Taktfahrplan

Bedarfsverkehr


- in dispersen Siedlungsstrukturen und Zeiten sehr geringer Nachfrage
- Verbindung zwischen Siedlungsbieten und Stadtteilzentren
- Verknüpfung zur Eisenbahn und Saarbahnlinien über einheitliche Anschlüsse (ggf. auch Stadtteilbus)
- Taktfahrplan mit Abfahrten nur nach telefonischer Anmeldung


Wirkungen einer angemessenen Angebotsausweitung

In der modelltechnischen Untersuchung des differenzierten und qualifizierten Netzes zeigt sich, dass schon bei geringer Leistungsausweitung (+4% Fahrplan-km) trotzdem eine sehr positive Nachfrageeffekt (+ 5.000 Fahrgäste pro Tag) erreicht wird. Dies spricht für eine weitere Optimierung und langfristige für eine angemessene Leistungsausweitung in ein differenziertes Netz. Es wird Aufgabe der Saarbahn sowie der LHS sein, diese Optimierungsmaßnahmen zu im nächsten Nahverkehrsplan aufzuzeigen.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- C1.9 Organisation von Bedarfsverkehren
- C2 Verknüpfung zwischen Eisenbahn und Bus

 C1.9 Angebotsebenen im lokalen Busnetz		<table border="1"> <tr> <td>VE</td> <td>GT</td> <td>FU</td> </tr> <tr> <td>SE</td> <td>SL</td> <td>MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU
VE	GT	FU						
SE	SL	MU						
Wirkungs-Kosten-Klasse <input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	Umsetzungsfrist <input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe						
regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		Akteure: LHS, weitere Kommunen mit Saarbahnbindung (Forbach, Friedrichsthal/Saar, Ormesheim, Spiessen-Elversberg, Stiring-Wendel, Sulzbach/Saar, Völklingen), Saarbahn						

	<h2 style="margin: 0;">C1.10 Organisation von Bedarfsverkehren</h2>	<table border="1" style="margin: 0 auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">VE</td> <td style="padding: 2px;">GT</td> <td style="padding: 2px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">SE</td> <td style="padding: 2px;">SL</td> <td style="padding: 2px;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Bedarfsverkehre sind ein wichtiger Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs auch in Großstädten. Sie sichern eine Grundmobilität in dispersen Siedlungsräumen und/oder Zeiten einer sehr geringen Nachfrage. Hierzu erfolgen Abfahrten nach einem festen Fahrplan aber nur nach telefonischer Anmeldung. Bedarfsverkehre werden meist pünktuell eingesetzt und sind daher als flächiges Bedienungsangebot über die gesamte Stadt nicht geeignet. Entsprechend wichtig ist es, dass diese Inselangebote einheitlich betrieben und vermarktet werden.</p>																	
<p>Bausteine</p> <p>In der Stadt Saarbrücken werden bereits mehrere Bedarfsverkehre als Anruf-Sammel-Taxi (AST) betrieben. Es bestehen Angebote, welche komplett oder teilweise die klassischen Buslinien ersetzen. Dieser Maßnahmensteckbrief integriert dabei die schon erreichten Qualitätsstandards.</p>																	
<p><u>Organisation der Bedarfsverkehre</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Linienbezeichnung AST + Nummer zur Unterscheidung klassischer Buslinien ▪ Prüfung weiterer Angebote v. a. während der Schwachverkehrszeit abends, welche alle einheitlich mehrere Stunden am Stück verkehren (z. B. 21:00 bis 24:00) ▪ Taktfahrplan in Abstimmung mit Anschlüssen aus dem Busnetz ▪ Anmeldung von Fahrten mindestens 30 Minuten im Voraus ▪ Bestellung von AST-Fahrten über das Fahrpersonal, auch wenn eine Mindestbestellfrist von 30 Minuten unterschritten wird ▪ Aufbau einer Mobilitätszentrale in Verantwortung der Stadt Saarbrücken oder der Saarbahn 																	
<p>Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ C 1.9 Angeboteebenen im lokalen Busnetz 																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Wirkungs-Kosten-Klasse</th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Priorität</th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Umsetzungsfrist</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020															
<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p>Akteure: Stadt Saarbrücken, Saarbahn, Taxiunternehmen</p>															

 C2 Verknüpfung zwischen Eisenbahn und Bus		<input type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input type="checkbox"/> FU															
		<input type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU															
<p>Eisenbahn- und Buslinien übernehmen verschiedene Verkehrsaufgaben. So sichern Bahnlinien durch wenige Zwischenhalte schnelle Reisezeiten auch bei regionalen Verbindungen. Umgekehrt können Buslinien eine dichte Erschließung sichern, was allerdings keine schnellen Fahrzeiten ermöglicht. Entsprechend müssen sich beide Netze ergänzen. Dies ist aber nur möglich, wenn ausreichend viele Verknüpfungspunkte im gesamten Stadtgebiet existieren. Sie helfen zudem Verkehrsströme frühzeitig zu bündeln bzw. zu verteilen und entlastend damit zentrale Verknüpfungspunkte wie einen Hauptbahnhof.</p>																	
<p>Bausteine</p> <p>Für die Stadt Saarbrücken ist ein regionales S-Bahnnetz erforderlich um die Stadt besser mit der Region zu verbinden. Zudem ist eine Gliederung des Busnetzes in mehrere Angebotsebenen sinnvoll. Hierzu sind Verknüpfungspunkte erforderlich, die einen schnellen und sicheren Umstieg ermöglichen. Idealerweise besteht Sichtkontakt zwischen den Haltestellen, was eine intuitive Führung von Fußwegen zwischen den Haltestellen ermöglicht. Die Aufwertung der Verknüpfung sollte dabei nicht nur an den bestehenden Bahnhöfen und Haltepunkten erfolgen, sondern auch die Änderungen im Zuge eines S-Bahnkonzept berücksichtigen.</p>																	
<p><u>Verlegung von Haltepunkten an bestehende Buslinien</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Haltepunkt Ost in Richtung Brücke (Bushaltestelle Ostbahnhof) ▪ Haltepunkt Scheidt/Saar in Richtung Brücke (Bushaltestelle Scheidt Bf.) ▪ Bahnhof Dudweiler in Richtung Brücke 																	
<p><u>Verlängerung von Buslinien zum nächsten Bahnhof/Haltepunkt</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dudweiler Dudoplatz zum neuen Haltepunkt Dudweiler, sofern auch Flächen für die Einrichtung mehrerer Bushaltestellen und Warteflächen vorhanden 																	
<p><u>Verknüpfung von Buslinien mit neuen Haltepunkten des S-Bahnkonzepts (Einzelfallprüfungen erforderlich)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Haltepunkte Saarbasar, Rotenbühl, Rußhütte, Calypso/DFG, Wiesenstraße/WestPark, Rockershausen, Luisenthal¹ 																	
<p>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ C 1.1 S-Bahnnetz für Stadt und Region ▪ C1.2 Zusätzliche Haltepunkte und Verlegung bestehender Standort ▪ C1.8 Angebotsebenen im lokalen Busnetz ▪ C3 Anbindung der Universität ▪ J1 P+R-Standorte 																	
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Wirkungs-Kosten-Klasse</th> <th style="text-align: left;">Priorität</th> <th style="text-align: left;">Umsetzungsfrist</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 (Scheidt/Saar, Dudweiler)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist	<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 (Scheidt/Saar, Dudweiler)	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist															
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 (Scheidt/Saar, Dudweiler)															
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p>Akteure: LHS, Saarland, Saarbahn, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service)</p>															
<p>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</p> <p>¹ Der Haltepunkt Luisenthal gehört bereits zur Stadt Völklingen. Für Verbindungen zwischen Klarenthal und dem Saarbrücker Stadtzentrum über Luisenthal muss die Tarifgrenze angepasst werden. Dies ist bereits durch die Verbesserung der P+R-Angebote vorgesehen.</p>																	

C3 Anbindung der Universität

VE GT FU
SE SL MU

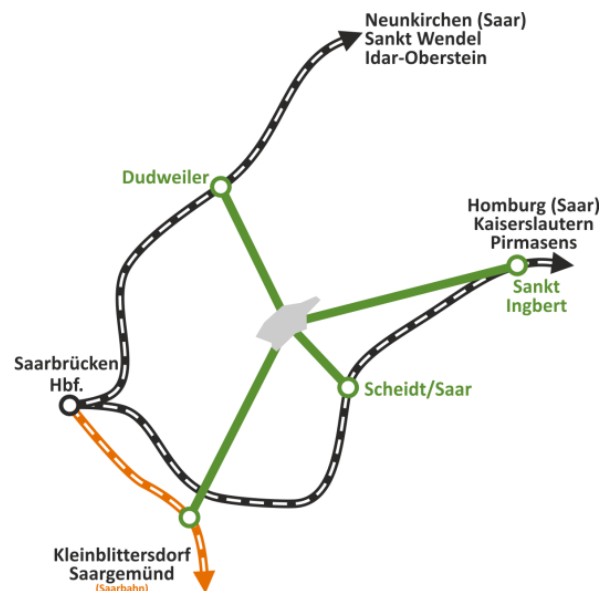
Universitäten weisen nicht nur hohe Studierendenzahlen auf, sondern sind auch große Arbeitsplatzschwerpunkte. Das tägliche Wegeaufkommen ist daher nicht nur während den Vorlesungszeiten relevant. Entsprechend muss auch das Bahn- und Busangebot auf den Bedarf während der Semesterferien ausgerichtet und für Vorlesungszeiten bedarfsgerecht verdichtet werden.

Bausteine

In mehreren Steckbriefen wurde bereits die Anbindung der Universität berücksichtigt. Schwerpunkt war hier die Anbindung zwischen der Universität und dem Saarbrücker Stadtzentrum, wo mit dem Hauptbahnhof und der Johanneskirche zwei wichtige Umsteigehaltestellen liegen. Entsprechend hoch ist das Verkehrsaufkommen auf dieser Achse. Mit diesem Maßnahmensteckbrief soll kurzfristig bereits eine Entlastung dieser Achse möglich sein, indem ein Teil des Verkehrsaufkommens im öffentlichen Personennahverkehr über Stadtteilstationbahnhöfe abgewickelt wird. Hierfür ist eine Weiterentwicklung der bestehenden Anbindungen erforderlich.

Bausteine für eine Universitätsanbindung außerhalb des Hauptbahnhofs

- Anschlüsse mit kurzen Übergangszeiten (mind. lastrichtungsabhängig)
- direkte Linienführungen zwischen Bahnhöfen bzw. Haltepunkten und dem Universitätsgelände
- Angebotsverdichtung mit Taktfahrplan
- (eingeschränktes) Angebot während der Semesterferien
- Vermarktung als Uni-Shuttle mit Darstellung in allen Fahrplanmedien
- Verlegung des Haltepunkts Scheidt/Saar für einen einfacheren Umstieg zwischen Bahn und Bus
- Modernisierung des Bahnhofs Dudweiler und Haltepunkts Scheidt/Saar mit Verbesserung der Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität sowie verkehrsmittelübergreifender dynamischer Fahrgastinformation
- Abschaffung der kostenlosen Parkplätze an der Universität



Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen


- C1.2 Zusätzliche Haltepunkte und Verlegung bestehender Standorte
- C1.5 Saarbahn zwischen Universität und Dudweiler
- C2 Verknüpfung zwischen Eisenbahn und Bus
- C5 Barrierefreiheit bei Bahn und Bus


Wirkungs-Kosten-Klasse		Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030
<input type="checkbox"/> niedrig			<input type="checkbox"/> Daueraufgabe


regionsrelevant: ja nein **Akteure:** LHS, Saarbahn, Eisenbahnunternehmen


Sonstige Bemerkungen und Hinweise

¹ Infrastrukturkosten für Bahnhöfe/Haltepunkte siehe Maßnahmensteckbrief C 1.2

 C4 Busbeschleunigung (nach Fertigstellung des aktuellen Projektes)		<table border="1"> <tr> <td>VE</td> <td>GT</td> <td>FU</td> </tr> <tr> <td>SE</td> <td>SL</td> <td>MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr sind nicht nur für schnellere Fahrzeiten wichtig. Busspuren, Vorrangschaltungen an Kreuzungen oder die Lage von Bushaltestellen sind ein wichtiger Baustein Buslinien unabhängiger vom Verkehrsgeschehen zu machen. So lassen sich auch Umsteigeverbindungen aufwerten, wenn Busse nicht schneller aber zuverlässiger und damit pünktlicher verkehren.</p>																	
<p>Bausteine</p> <p>Die Stadt Saarbrücken hat bereits ein umfangreiches Projekt zur Busbeschleunigung gestartet und wird dieses zeitnah abschließen. Handlungsbedarf über dieses Projekt hinaus ergibt sich v. a. mit dem Aufbau von Angebotsebenen im lokalen Busnetz. Insbesondere für die oberste Angebotsebene können weitere Beschleunigungsmaßnahmen erforderlich werden.</p> <p>Außerdem werden in den kommenden Jahren weitere Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut. Auch hier kann sich im Einklang mit den Anforderungen an ein möglichst barrierefreies Busangebot die Möglichkeit ergeben weitere Beschleunigungsmaßnahmen durchzuführen.</p>																	
<p><u>Relevante Maßnahmen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Busspuren (z.B. Erweiterung der Busspur am Meerwiesertalweg bis Jugendherberge), sofern möglich ohne Freigabe für andere Verkehrsmittel ▪ Vorrangschaltungen an Kreuzungen ▪ Verlegung von Haltestellen ▪ Rückbau von Busbuchten zu Buskaps im Zuge des weiteren barrierefreien Umbaus <p>Eine weitere indirekte Beschleunigungsmaßnahme entsteht durch die Einführung eines neuen Bezahlsystems. Hier entfällt der Fahrscheinverkauf durch den Fahrer.</p>																	
<p>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ C5 Barrierefreiheit bei Bahn und Bus ▪ C7.1 Einführung eines neuen Abrechnungssystems ▪ D7.2 Umbau Knoten Dudweiler Str./Meerwiesertalweg 																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Wirkungs-Kosten-Klasse</th> <th>Priorität</th> <th>Umsetzungsfrist</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020															
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe															
regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		Akteure: LHS, Saarbahn, LfS															

	<h2 style="margin: 0;">C5 Barrierefreiheit bei Bahn und Bus</h2>	<table border="1" style="margin: 0 auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: red; color: white; padding: 2px;">VE</td> <td style="background-color: blue; color: white; padding: 2px;">GT</td> <td style="background-color: green; color: white; padding: 2px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="background-color: purple; color: white; padding: 2px;">SE</td> <td style="background-color: grey; color: white; padding: 2px;">SL</td> <td style="background-color: grey; color: white; padding: 2px;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Die Verbesserung der Barrierefreiheit soll Menschen unabhängig von Mobilitätseinschränkungen eine Grundmobilität bei Bahn- und Busangeboten ermöglichen. Daher wurde die Sicherstellung der Barrierefreiheit auch im Personenbeförderungsgesetz festgelegt. Hierzu gehören neben baulichen Anlagen auch Fahrzeuge und Information. Da in Großstädten eine große Anzahl an Haltestellen mit unterschiedlichem Fahrgastaufkommen bestehen, muss ein Umgang mit dem Thema Barrierefreiheit auch im Nahverkehrsplan erfolgen.</p>																	
<p>Bausteine</p> <p><u>Schulungen und Informationen</u></p> <p>Die Herstellung der Barrierefreiheit kann nur gelingen, wenn neben baulichen Maßnahmen auch eine einfache und verständliche Nutzung möglich ist. Hierzu müssen auch mobilitätseingeschränkte Nutzer geschult werden, wie sie die barrierefreien Angebote am besten und v. a. sicher nutzen können (z. B. vor Ort in Seniorenzentren). Der Begriff mobilitätseingeschränkt ist dabei nicht nur auf gesundheitlich beeinträchtigte Menschen zu begrenzen, sondern umfasst z. B. auch Fahrgäste mit Kinderwagen oder Gepäck. Die Schulungen umfassen auch das Fahrpersonal um z. B. das korrekte barrierefreie Anfahren von Haltestellen mit Hochbord und Aufmerksamkeitsfeld sicherzustellen.</p> <p><u>Infrastrukturausbau</u></p> <p>Der barrierefreie Ausbau der Infrastruktur gehört auf Grund der vielen Haltestellen zu den kostenintensiven Maßnahmen. Da Haltestellen unterschiedlich starke Fahrgastnachfragen haben, muss im Hinblick auf die finanziellen Mittel über den Nahverkehrsplan eine Abwägung erfolgen, bei welchen Standorten ein Umbau nicht erforderlich ist (siehe Maßnahmensteckbrief C5.1).</p> <p><u>Weitere Maßnahmen für die Barrierefreiheit</u></p> <p>Neben einer barrierefreien Infrastruktur sind auch weiteren Maßnahmen in anderen Bereichen des öffentlichen Personennahverkehrs erforderlich, um mobilitätseingeschränkten Fahrgästen eine angenehme Nutzung zu ermöglichen, wozu u. a. das Angebot MobiaSaar gehört (siehe Maßnahmensteckbrief C 5.2).</p> <p>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ C3 Anbindung der Universität ▪ C4 Busbeschleunigung 																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Wirkungs-Kosten-Klasse</th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Priorität</th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Umsetzungsfrist</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020															
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		Akteure: LHS, Saarbahn, LfS, DB AG (Netz bzw. Station & Service)															

 C5.1 Barrierefreie Bahnhöfe/Haltepunkte und Haltestellen		<table border="1"> <tr> <td style="background-color: #f44336; color: white;">VE</td> <td style="background-color: #00bcd4; color: white;">GT</td> <td style="background-color: #8bc34a; color: white;">FU</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #9c27b0; color: white;">SE</td> <td style="background-color: #607d92; color: white;">SL</td> <td style="background-color: #546e7a; color: white;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Die Verbesserung der Barrierefreiheit soll Menschen unabhängig von Mobilitätseinschränkungen eine Grundmobilität über Bahn- und Busangebote ermöglichen. Entsprechend ist ein barrierefreier Umbau im Schienenverkehr (Bahnhöfe/Haltepunkte) und im Busverkehr (Haltestellen) erforderlich. Hierbei ist zu beachten, dass die Barrierefreiheit sich nicht nur auf die Haltestelle selbst bezieht. So müssen bei sehr breiten Straßen und/oder Straßen mit einem hohen Verkehrsaufkommen Querungsmöglichkeiten vorhanden sein. Bei Verknüpfungspunkten muss sichergestellt sein, dass auch die Fußwege zwischen den Verkehrsmitteln (z. B. von der Bushaltestelle zum Bahnsteig) durchgängig und ohne größere Umwege barrierefrei sind.</p>																	
<p>Bausteine</p> <p>Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass bei der barrierefreien Infrastruktur im Schienenverkehr als auch im Busnetz noch erheblicher Ausbaubedarf besteht. Bei den Bahnsteigen und Haltepunkten ist zudem neben einem barrierefreien Zugang auch eine deutliche Erhöhung der Bahnsteigoberkante erforderlich, um einen stufenfreien Ein-/Ausstieg zu ermöglichen. Entsprechend den anderen Maßnahmensteckbriefen haben einzelne Bahnhöfe/Haltepunkte einen erhöhten Handlungsbedarf.</p>																	
<p><u>Primär barrierefrei auszubauende Bahnhöfe/Haltepunkte</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dudweiler und Scheidt/Saar als Endpunkte der Uni-Shuttle-Angebote ▪ Bübingen und Güdingen als Bestandteil der Saarbahn (für 2017 geplant) 																	
<p><u>Strategie für den weiteren barrierefreien Ausbau im Busnetz</u></p> <p>Die bei der Stadt Saarbrücken bereits bestehende Prioritätenliste wird regelmäßig fortgeschrieben. Hier werden bereits das Fahrgastaufkommen, die Bedeutung im Gesamtnetz, relevante Einrichtungen im Einzugsbereich sowie geplante Straßenausbaumaßnahmen berücksichtigt. Zusätzlich sollte geprüft werden in wie weit sich der barrierefreie Haltestellenausbau mit Maßnahmen zur Busbeschleunigung kombinieren lassen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rückbau von Buchten zu Kaps ▪ Haltestellenpositionen vor dem Kreuzungsbereich ▪ Anordnung von mehreren Buchten als Sägezähne 																	
<p>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ C4 Busbeschleunigung ▪ XX ggf. weitere aus anderen Maßnahmenbereichen 																	
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Wirkungs-Kosten-Klasse</th> <th style="text-align: left;">Priorität</th> <th style="text-align: left;">Umsetzungsfrist</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2022¹</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist	<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2022 ¹	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist															
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2022 ¹															
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		Akteure: LHS, Saarbahn, LfS, DB AG (Netz)															
<p>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</p> <p>¹ Umsetzungsfrist gemäß Personenbeförderungsgesetz</p>																	



C5.2 Weitere Maßnahmen für die Barrierefreiheit

VE

GT

FU

SE

SL

MU

Die Verbesserung der Barrierefreiheit soll Menschen unabhängig von Mobilitätseinschränkungen eine Grundmobilität über Bahn- und Busangebote ermöglichen. Die barrierearme Nutzung umfasst auch die Fahrt selbst. So nutzt neben hör- oder sehgeschädigten Fahrgästen auch Touristen eine akustische und optische Fahrgastinformation, um sich leichter orientieren zu können. Zusätzlich zur Information bieten moderne Fahrzeuge mindestens einen Mehrzweckbereich, welcher direkt von der Tür erreicht werden kann.

Bausteine

Die exakten Anforderungen an Fahrzeuge im Schienenverkehr und bei Buslinien können variieren. Bestimmte Ausstattungsmerkmale sollten allerdings unabhängig vom Einsatzbereich gelten:

- Niederflurfahrzeuge ohne Stufen im Türbereich, Fahrzeugboden entspricht der Höhe der Bahnsteigoberkante, was auch außerhalb der Stadt Saarbrücken einheitlich festgelegt werden sollte
- optische und akustische Haltestellenanzeige, wobei die optische Anzeige um weitere Informationen ergänzt werden kann (z. B. die nächsten fünf Haltestellen)
- Mehrzweckbereiche in Türnähe, die es ermöglichen, pro Fahrzeug mindestens zwei Rollstuhlfahrer zu befördern
- Schienenverkehr: optische und akustische Information auf dem Bahnsteig
- Busverkehr: optische (TFT-Bildschirme) und akustische Information bei Neuanschaffungen
- Verbesserung der Schnittstellen zwischen Verkehrsunternehmen (z. B. RBL, Anschlusssicherung)

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **XX** ggf. weitere aus anderen Maßnahmenbereichen


Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> 2022 ¹
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe

regionsrelevant: ja nein **Akteure:** LHS, Saarbahn, Eisenbahnunternehmen

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

¹ Umsetzungsfrist gemäß Personenbeförderungsgesetz

 C6 Haltestellengestaltung		<input type="checkbox"/> VE	<input type="checkbox"/> GT	<input type="checkbox"/> FU
		<input type="checkbox"/> SE	<input checked="" type="checkbox"/> SL	<input type="checkbox"/> MU
<p>Die Gestaltung von Haltestellen hat keine Auswirkungen auf die Verkehrsabwicklung. Allerdings gewinnen stadtgestalterische Maßnahmen auch in der Verkehrsplanung an Bedeutung. Hierzu können auch Bushaltestellen dazu beitragen, da diese Teil des öffentlichen Raums sind. Entscheidend ist, dass nicht eine Haltestelle allein umgestaltet wird, sondern dass die Haltestellen bei größeren Gestaltungsmaßnahmen (z. B. Plätze und Straßenabschnitte) mit einbezogen werden.</p>				
<p>Bausteine</p> <p>Der VEP Saarbrücken zielt auch auf eine städtebauliche Aufwertung der Straßenräume. Entsprechend sollten bei zukünftigen Maßnahmen die örtlichen Bushaltestellen einbezogen und eine gestalterische Aufwertung diskutiert werden. Da Haltestellen immer ein Ort sind, an dem Menschen bis zur nächsten Abfahrt warten, kann sich eine ansprechende Haltestellengestaltung auch positiv auf die Wahrnehmung des öffentlichen Personennahverkehrs auswirken. In diesem Zusammenhang sind auch Beleuchtungskonzepte zu diskutieren, welche die subjektive Sicherheit abends verbessern können.</p>		 		
<p>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ G Handlungsfeld Straßenraumgestaltung 				
<p>Wirkungs-Kosten-Klasse</p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>		<p>Priorität</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> niedrig</p>		<p>Umsetzungsfrist</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>			<p>Akteure: LHS, Saarbahn</p>	

	<h2 style="margin: 0;">C7 Verbesserung des Tarifsystems</h2>	<table border="1" style="margin: 0 auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">VE</td> <td style="padding: 2px;">GT</td> <td style="padding: 2px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">SE</td> <td style="padding: 2px;">SL</td> <td style="padding: 2px;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Tarifsysteme sind ein wichtiger Bestandteil, um einen Teil der Ausgaben für Bahn- und Buslinien finanzieren zu können. Dabei stehen Tarifsysteme immer im Spannungsfeld zwischen möglichst einfach (jede Fahrt zum selben Preis) und möglichst gerecht (Preise nach Entfernungen, Alter und Fahrtenhäufigkeit). Hierdurch ist es unvermeidbar, dass ein gerechtes Tarifsystem immer auch komplex ist. Dies schreckt jedoch möglich Neukunden ab. Verstärkt wird dieser Effekt durch Fahrkartenautomaten, die nicht für alle Menschen leicht zu bedienen sind. Dies führt zu ungewolltem Schwarzfahren und ist ein weiteres großes Nutzungshemmnis. Ein wichtiger Ansatzpunkt sind hier neue technische Möglichkeiten, die in anderen deutschen Städten bereits genutzt werden.</p>																	
<p>Bausteine</p> <p>Die Verbesserung des Tarifsystems muss eine attraktive Alternative zum aktuell bestehenden Wabentarif des saarVV sein, der von vielen Nutzern als ungerecht empfunden wird. Hierzu sollten die bestehenden technischen Möglichkeiten zum Aufbau eines Preis- und Abrechnungssystems genutzt werden.</p> <p><u>Aufbau eines neuen Abrechnungssystems</u></p> <p>Das neue Abrechnungssystem ist computergestützt und ermöglicht es jeder Person ohne Tarifkenntnisse Bahn- und Buslinien zu nutzen. Nach Ende der Fahrt erfolgt automatisch die Ermittlung des richtigen Fahrpreises (siehe Maßnahme C 7.1).</p> <p><u>ergänzende Fahrkartenangebote</u></p> <p>Insbesondere als kurzfristige Maßnahmen sind weitere Fahrkartenangebote sinnvoll. Diese sollen das bestehende Tarifsystem aber nicht komplexer machen und auch eine bessere Integration der französischen Nachbarkommunen umfassen (siehe Maßnahmensteckbrief C 7.2).</p> <p>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ C4 Busbeschleunigung 																	
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; padding: 5px;">Wirkungs-Kosten-Klasse</th> <th style="text-align: left; padding: 5px;">Priorität</th> <th style="text-align: left; padding: 5px;">Umsetzungsfrist</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 5px;"><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td style="padding: 5px;"><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td style="padding: 5px;"><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> hoch</td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> mittel</td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> mittel</td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist	<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist															
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020															
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p>regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p>Akteure: LHS, saarVV, Départements Moselle, Bas-Rhin</p>															



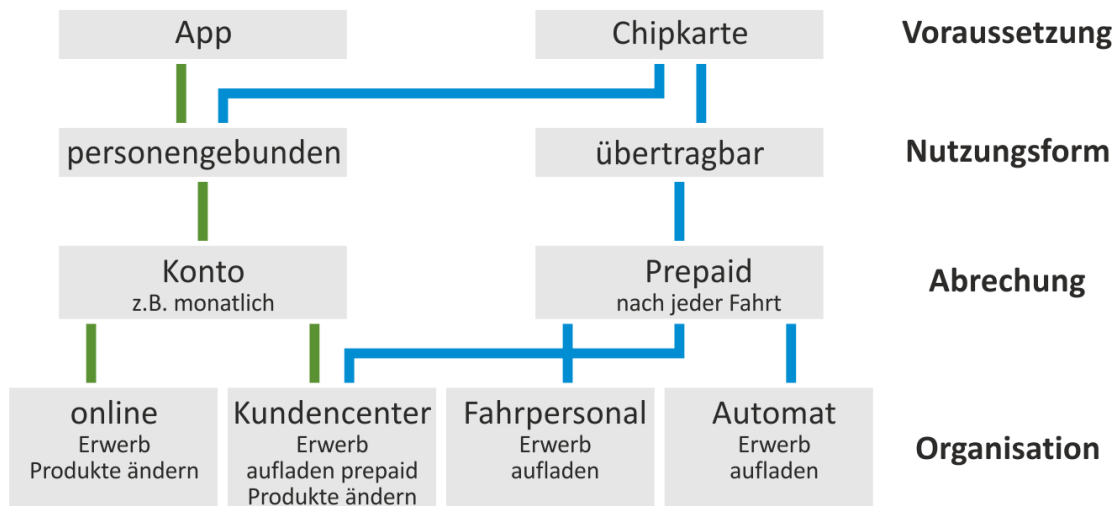
C7.1 Einführung eines neuen Preis- und Abrechnungssystems



Tarifsysteme sind ein wichtiger Bestandteil, um einen Teil der Ausgaben für Bahn- und Buslinien finanzieren zu können. Dabei stehen Tarifsysteme immer im Spannungsfeld zwischen möglichst einfach (jede Fahrt zum selben Preis) und möglichst gerecht (Preise nach Entfernungen, Alter und Fahrtenhäufigkeit). Hierdurch ist es unvermeidbar, dass ein gerechtes Tarifsystem immer auch komplex ist. Dies schreckt jedoch möglich Neukunden ab. Verstärkt wird dieser Effekt durch Fahrkartenautomaten, die nicht für alle Menschen leicht zu bedienen sind. Dies führt zu ungewolltem Schwarzfahren und ist ein weiteres großes Nutzungshemmnis. Ein wichtiger Ansatzpunkt sind hier neue technische Möglichkeiten die in anderen deutschen Städten bereits genutzt werden.

Bausteine

Das neue Abrechnungssystem basiert auf dem Grundsatz, dass sich Fahrgäste zu Beginn und am Ende einer Fahrt mit Bahn und Bus an- bzw. abmelden. Durch eine Software wird dann der Tarif berechnet. Hierzu werden alle Busse und Saarbahnen mit kleinen Terminals im Türbereich ausgerüstet, über welche die An- und Abmeldung erfolgt. Ebenso sind Terminals in den Zugangsbereichen von Bahnhöfen und Haltepunkten vorhanden, damit auch innerstädtische Fahrten mit dem regionalen Schienenverkehr möglich sind. Das neue Abrechnungssystem setzt sich aus zwei Nutzungsvarianten zusammen.



Quelle: eigene Darstellung

In Ergänzung zum neuen Abrechnungssystem kann auch das Tarifsystem neu strukturiert und damit transparenter gestaltet werden. Hierfür sollte eine Umstellung auf einen luftlinienkilometerbasierenden Tarif umgestellt werden. Grundlage ist die Luftlinienentfernung zwischen der Start- und Endhaltestelle, welcher mit einem Kilometerkostensatz (ggf. getrennt nach Eisenbahn, Saarbahn, Bus) verrechnet wird.


Ziel muss es beim Aufbau des neuen Abrechnungssystems sein, dass dieses langfristig die bestehenden Fahrkartensysteme ersetzt bzw. stark reduziert, um parallele Kostenstrukturen zu vermeiden.


Neben der Einführung einer Chipkarte sollte auch die Integration von Vpay (kontaktlos zahlen) bei Kreditkarten möglich sein. Hierdurch ergibt sich v.a. für Nutzer von außerhalb eine einfache Nutzung. Die Einrichtung eines personenbezogenen Kontos bzw. Erwerb einer Prepaidkarte entfällt.

Die Einführung des neuen Abrechnungssystems entlastet auch das Fahrpersonal, da weniger bzw. langfristig keine Fahrkarten mehr verkauft werden müssen. Ggf. erfolgt nur noch die Aufladung von Prepaid-Karten durch das Fahrpersonal, was schneller erfolgt als ein Fahrkartenverkauf mit Wechselgeld. Daher kann das neue Abrechnungssystem zusätzlich zu einem pünktlichen Busbetrieb beitragen.


Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen


- C4 Busbeschleunigung
- C7.2 ergänzende Fahrkartenangebote

 C7.1 Einführung eines neuen Preis- und Abrechnungssystems		<input type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input checked="" type="checkbox"/> FU
		<input type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
Wirkungs-Kosten-Klasse <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	Umsetzungsfrist <input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja ¹ <input type="checkbox"/> nein		Akteure: LHS, Saarbahn, saarVV
Sonstige Bemerkungen und Hinweise ¹ Das neue Abrechnungssystem sollte zumindest auf allen Linien der Saarbahn umgesetzt werden, wodurch es auch außerhalb der Stadt Saarbrücken zum Einsatz kommt (z. B. Mandelbachtal). Zudem sollten die Linie 30 und MS1 integriert werden.		

 C7.2 ergänzende Fahrkartenangebote		<table border="1"> <tr> <td>VE</td> <td>GT</td> <td>FU</td> </tr> <tr> <td>SE</td> <td>SL</td> <td>MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU
VE	GT	FU						
SE	SL	MU						
<p>Tarifsysteme sind für Neukunden komplex und daher ein wesentliches Nutzungshemmnis. Hier bietet sich die Möglichkeit an, Pauschalangebote zu entwickeln, welche Hin- und Rückfahrt mit dem Nutzungszweck verbinden (Kombifahrkarte). Schwerpunkt sind hier vor allem Angebote im Tourismus und im Freizeitverkehr wie (Gruppen-) Tagesausflüge. Die Kombination von Eintritten und Fahrtkosten erfordert für den Nutzer keine speziellen Tarifkenntnisse mehr, was die Bahn- und Busnutzungen stark vereinfacht.</p>								
<p>Bausteine</p> <p>Zukünftig wird es in der Stadt Saarbrücken eine Kombifahrkarte zu Fußballspielen des FC Saarbrücken geben. Auch wenn darüber hinaus nur wenige besucherstarke Attraktionen in der Stadt Saarbrücken existieren, eignen sich auch wiederkehrende Veranstaltungen und Ziele in der Region für Kombiangebote. Hierbei sollten auch die benachbarten französischen Kommunen einbezogen werden.</p>								
<p><u>Allgemeine Aspekte von Kombifahrkarten</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vertrieb über alle gängigen Kanäle wie Fahrpersonal, Automaten, online, Kundenzentren ▪ als Einzel- oder Gruppenangebote (z. B. 5er Gruppe) ▪ gültig auf Linien nach Frankreich: Saarbahn, Linie 30, MS1 								
<p><u>Ziele für Kombiangebote in der Stadt Saarbrücken</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ FC Saarbrücken (in Umsetzung) ▪ Schwimmbäder (z. B. Calypso, Schwarzenbergbad) ▪ Zoo Saarbrücken 								
<p><u>Ziele für Kombiangebote bei Veranstaltungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Altstadtfest (Angebote als Eventtickets bereits vorhanden) ▪ Saarspektakel (Angebote als Eventtickets bereits vorhanden) ▪ Messen 								
<p><u>Ziele für Kombiangebote außerhalb der Stadt Saarbrücken wie z. B.:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Völklinger Hütte ▪ Gondwana ▪ Nationalpark Hunsrück/Hochwald 								
<p>Neben der Einbindung der Linien nach Frankreich in die Kombifahrkarten, sollten weitere kurzfristige Maßnahmen im Tarif erfolgen, um den Anteil des grenzüberschreitenden Nahverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Übersteigertarif für die Linie MS1 für Fahrten aus Frankreich mit Umstieg in Saarbrücken und Weiterfahrt in die Region ▪ Feiertagstarif als Einzel- und Gruppenticket, welches immer zwischen Frankreich und Deutschland gilt, auch wenn nur einem der beiden Länder ein Feiertag ist 								
<p>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ C7.1 Aufbau eines neuen Abrechnungssystems ▪ C9.2 Regionaler Zweckverband 								
<p>Wirkungs-Kosten-Klasse</p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p>Priorität</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p>Umsetzungsfrist</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>						
<p>regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p>Akteure: LHS, Einrichtungen/Privatwirtschaft, saarVV, Départements Moselle, Bas-Rhin</p>						

	<h2 style="margin: 0;">C8 Kommunikation und Marketing</h2>	<table border="1" style="border-collapse: collapse; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="padding: 2px;">VE</td> <td style="padding: 2px;">GT</td> <td style="padding: 2px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">SE</td> <td style="padding: 2px;">SL</td> <td style="padding: 2px;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Kommunikation und Marketing leisten einen wichtigen Beitrag, um Bahn- und Busangebote bekannter zu machen. Hierzu gehören neben Werbung für neue Angebote auch Aufklärungskampagnen, um bestimmte Entwicklungen und Tatsachen gegenüber den Fahrgästen zu erläutern. Ziel ist dabei die Akzeptanz für Bahn und Bus zu erhöhen, indem für Fahrgäste und Neukunden bestimmte Aspekte nachvollziehbarer werden.</p>																	
<p>Bausteine</p> <p>Die Maßnahmen richten sich nicht primär an ein bestimmtes Bahn- oder Busangebot. Sie sind verkehrsmittel- und unternehmensübergreifend. Neben der Sprache Deutsch sollten alle Informationen auch auf Französisch sowie für den Tourismus auf Englisch zur Verfügung stehen.</p>																	
<p><u>Servicemaßnahmen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kundenzentren an den wichtigsten Verknüpfungspunkten im Stadtgebiet ▪ mindestens eine Verkaufagentur in den Nahversorgungsstandorten jedes Stadtteils ▪ mobile Verkaufsstelle mit wechselnden Standorten auf Wochenmärkten, Weihnachtsmarkt, Kirmes usw. und für Vor-Ort-Termine (z. B. Seniorenzentren). ▪ Fortführung des Projekts MobiaSaar und Integration in weitere Serviceangebote sowie Maßnahmen des Umweltverbunds (Handlungsfeld J) 																	
<p><u>Information</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berichte in lokalen Medien sowie neuen Medien über Änderungen bei Linien, Angeboten, usw. ▪ 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 																	
<p><u>Kampagnen und Aufklärungsarbeit</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlosung von Fahrkarten (z. B. Kombifahrkarte, Jahrestickets) in den lokalen Medien ▪ Pilotprojekt Monatsfahrkarte statt schwarzfahren¹ ▪ Werbung in eigener Sache zur Aufklärung häufiger Missverständnisse bei Bahn- und Busnutzung ▪ Festlegung eines Budgets (ggf. Prozentsatz), welches nur zur Vermarktung von Maßnahmen genutzt werden kann <p>Maßnahmen bei Kampagnen und bei der Aufklärungsarbeit sind zeitlich beschränkt, sollten aber in regelmäßigen Abständen wiederholt werden. Hier bietet sich auch eine Kombination mit Bausteinen aus den Servicemaßnahmen an, wie z. B. mobile Verkaufsstelle.</p>																	
<p>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ C9.1 Organisation ▪ J Maßnahmenfeld Inter- und Multimodalität 																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Wirkungs-Kosten-Klasse</th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Priorität</th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Umsetzungsfrist</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> 2020															
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p>regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p>Akteure: LHS, Saarbahn, saarVV</p>															
<p>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</p> <p>¹ Projekt in den Städten Bochum, Essen und Gelsenkirchen, bei denen auf die Forderung des erhöhten Beförderungsentgelts einmalig verzichtet wird, wenn sich der Fahrgast zum Abschluss eines Abonnements entschließt.</p>																	

 C9 Managementaufgaben		<input type="checkbox"/> VE	<input type="checkbox"/> GT	<input type="checkbox"/> FU
		<input type="checkbox"/> SE	<input type="checkbox"/> SL	<input type="checkbox"/> MU
<p>Mit einem verbesserten Instandhaltungs- und Störungsmanagement soll eine zuverlässigere Nutzung von Bahn und Bus gewährleistet werden. Fahrgäste sollen frühestmöglich auf Störungen hingewiesen und über alternative Fahrtmöglichkeiten unabhängig vom Verkehrsunternehmen informiert werden.</p>				
<p>Bausteine</p> <p>Für die Stadt Saarbrücken ist diese Organisation umso wichtiger, da hier auch die Abstimmung über das Saarland bis nach Frankreich und Luxemburg reichen muss. Hierzu gehört auch eine Weiterentwicklung des saarVV weg von einem reinen Unternehmensverbund.</p>				
<p><u>Instandhaltungsmanagement</u></p> <p>Störungen und Vandalismus sind nicht komplett vermeidbar, zumal Betriebsstörungen auch plötzlich ohne Vorwarnung entstehen können. Entscheidend ist schneller Umgang mit Störungen und Instandhaltungsmaßnahmen, um langfristige Beeinträchtigungen zu vermeiden (siehe Maßnahme C 9.1).</p>				
<p><u>Grenzüberschreitender Zweckverband</u></p> <p>Verbindungen mit Bahn- und Buslinien sollen nicht an der Stadt- bzw. Staatsgrenze enden. Sonst sind diese Bahn- und Busangebote keine sinnvolle Alternative zum Auto. Hierfür müssen Ausschreibungen, Vergaben, Fahrplangestaltung usw. grenzüberschreitend diskutiert und durchgeführt werden (siehe Maßnahme C 9.2).</p>				
<p>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ C8 Marketing und Kommunikation 				
<p>Wirkungs-Kosten-Klasse</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>		<p>Priorität</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>		<p>Umsetzungsfrist</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p>regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>			<p>Akteure: LHS, Saarland, Départements Moselle, Bas-Rhin, Luxemburg</p>	

	<h2 style="margin: 0;">C9.1 Störungs- und Instandhaltungsmanagement</h2>	<table border="1" style="margin: 0 auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px 5px;">VE</td> <td style="padding: 2px 5px;">GT</td> <td style="padding: 2px 5px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px 5px;">SE</td> <td style="padding: 2px 5px;">SL</td> <td style="padding: 2px 5px;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Ein attraktives Angebot im öffentlichen Personennahverkehr erfordert auch Handlungsbedarf in Bereichen, die von den Fahrgästen nicht wahrgenommen werden. So müssen auf der organisatorischen Ebene langfristige Entwicklungen und darauf aufbauend der weitere Handlungsbedarf abgeleitet werden.</p>																	
<p>Bausteine</p> <p>Für die Organisation sind das Instandhaltungs- und Störungsmanagement zu verbessern. Schwerpunkt ist dabei nicht die Vermeidung von Zwischenfällen, sondern eine schnelle Reaktion und Integration der Störungen in die IST-Daten der Fahrplanauskunft.</p>																	
<p><u>Störungsmanagement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufnahme von Betriebsstörungen in die Fahrplanauskunft und dynamische Fahrgastinformation ▪ Störungen im Betrieb als Bestandteil der lokalen Verkehrsnachrichten ▪ Informationen bei absehbaren Störungen (z. B. Baustellen) in die Fahrplanauskunft und dynamischen Fahrgastinformation sowie an allen Haltestellen und in allen Fahrzeugen der betroffenen Linien 																	
<p><u>Instandhaltungsmanagement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichtung einer Personalstelle für verkehrsunternehmensübergreifendes Instandhaltungsmanagement in der Stadt Saarbrücken ▪ Aufbau eines Netzwerkes aus Ansprechpartnern und Pflege der Kontaktdaten ▪ Evaluation von (Vandalismus-) Schäden, Reparaturzeiten und entstehenden Kosten ▪ Koordination/Durchführung von Reparaturmaßnahmen ▪ regelmäßige Treffen des Netzwerkes mit Diskussion der letzten Evaluationsergebnisse und anstehenden Inhalten und Vorgehensweisen (ca. 2- bis 3-mal pro Jahr) 																	
<p>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ C8 Kommunikation und Marketing 																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Wirkungs-Kosten-Klasse</th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Priorität</th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Umsetzungsfrist</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020															
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p>Akteure: LHS, Verkehrsunternehmen</p>															

 C9.2 Grenzüberschreitender Zweckverband		<input type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input type="checkbox"/> FU
		<input type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
<p>Ein Zweckverband übernimmt v. a. organisatorische Aufgaben und ist eine Plattform zum gegenseitigen Austausch der Verkehrsunternehmen, Kommunen usw. Neben der Diskussion um Maßnahmen im Tarif und Fahrplänen gehört hier vor allem die Organisation von Verkehren durch Ausschreibungen, Vergabe und Kontrollen der zur erbringenden Leistungen durch die beauftragten Verkehrsunternehmen.</p>		
<p>Bausteine</p> <p>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.</p>		
<p><u>Aufgabenbereich eines regionalen Zweckverbands</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklung und Organisation internationaler Nahverkehrsverbindungen ▪ Durchführung und Vergabe von Verkehrsleistungen durch Ausschreibungen ▪ Abstimmung der Fahrzeuganforderungen für grenzüberschreitende Verbindungen ▪ Ergänzende tarifliche Maßnahmen zur Förderung grenzüberschreitender Bahn- und Buslinien ▪ Kontrolle der beauftragten Verkehrsunternehmen ▪ Durchführung regelmäßiger Abstimmungsgespräche ▪ ggf. weitere Aufgabenbereiche 		
<p>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ C7.2 ergänzende Fahrkartenangebote 		
<p>Wirkungs-Kosten-Klasse</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p>Priorität</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p>Umsetzungsfrist</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p>regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p>Akteure: LHS, saarVV, Saarland, Département Moselle, Bas-Rhin, Luxembourg</p>



C10 Ausweitung der Elektromobilität im ÖPNV

VE

GT

FU

SE

SL

MU

Saarbrücken besitzt mit der Saarbahn schon ein elektromobiles Rückgrat im öffentlichen Personennahverkehr. Darüber hinaus wird in vielen Großstädten die Elektromobilität durch Straßenbahnlinien mit Strom z. B. aus Wasserkraft ermöglicht. Inzwischen befinden sich auch viele Ansätze im Bereich des Busverkehrs, welche über den klassischen Oberleitungsbus hinaus ganz neue technische Ansätze verfolgen. Neben der Einsparung von Kraftstoff und CO₂ wird im Busverkehr v.a. die Reduktion der NO_x-Emissionen verfolgt, welche im Linienverkehr vergleichsweise hoch sind.

Bausteine

Die Einrichtung eines eigenen Netzes aus Oberleitungsbussen stellt nach Dieseln und der Saarbahn ein drittes System dar. Zudem können sich mit Saarbahn und Oberleitungsbus aufwendige Kreuzungssituationen ergeben. Eine Ausweitung der Elektromobilität ist daher eher in Richtung induktiver Ladung und Schnellladung denkbar. Einige Kommunen setzen aktuelle Pilotprojekte dazu um, so dass hier die Evaluation dieser Projekte abgewartet werden sollte. Die LHS wird gemeinsam mit der Saarbahn prüfen, ob und wo sich Strecken für den Betrieb mit Elektro- oder Hybridbussen und dieser wirtschaftlich umsetzbar ist.

Interessant ist für die Saarbahn besonders die Schnellladung bei Buslinien, die an einer Saarbahnstation enden. Hier können mit relativ geringem Aufwand Lademöglichkeiten am bestehenden Saarbahn-Netz eingerichtet werden. Sollte sich diese Technologie als alltagstauglich erweisen, sind in Saarbrücken v. a. Buslinien mit Endhaltestellen Römerkastell bzw. Brebach für eine Umstellung auf Elektromobilität zu prüfen. Dies umfasst auch eine Prüfung, ob die Unterwerke der Saarbahn für kurzfristige Stromanstiege beim Laden ausreichend dimensioniert sind.



Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- L4 Elektromobilität

Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020
<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2025 ¹
<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe

regionsrelevant: ja nein **Akteure:** LHS, Saarbahn

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

¹ Art und Umfang abhängig von Ergebnissen im Alltagsbetrieb der bestehenden Pilotprojekte