

J. Handlungsfeld Inter- und Multimodalität

Im Sinne einer kombinierten und effizienten Mobilität ist in Saarbrücken der Ausbau der Intermodalität - also die Kombination verschiedener Verkehrsmittel während einer Fahrt - bzw. der Ausbau der Multimodalität – die Wahl verschiedener Verkehrsmittel je nach Nutzungszweck - vorgesehen. Durch eine intelligente Verknüpfung verschiedenster Verkehrsmittel können die Potenziale des Verkehrs für eine stadtverträgliche Nutzung optimal ausgeschöpft werden.

1.1.1 Grundsätze und Zielsetzung

Im Mittelpunkt einer verbesserten inter- und multimodalen Mobilität steht die Stärkung des Umweltverbunds aus Bahn/Bus, Fahrrad, CarSharing und Taxi. Mit den Themenfeldern Elektromobilität und Mitfahrzentralen sind auch Klimaschutzaspekte sowie organisatorische Aspekte wichtige Bestandteil dieses Handlungsfelds. Sowohl durch Maßnahmen in der Infrastruktur, als auch bei der Verknüpfung der verschiedenen Angebote untereinander mit einer gemeinsamen Vermarktung besteht ein Verlagerungspotenzial zugunsten der umweltfreundlichen Mobilitätsangebote.

Vor allem für eine intermodale Nutzung müssen attraktive Umsteigemöglichkeiten geschaffen werden, da mindestens ein Umstieg innerhalb der Verbindung zwischen Start- und Zielort erfolgt. Dies ist z. B. der Wechsel zwischen Bahn/Bus und einem Fahrrad oder CarSharing, welcher schnell und einfach ablaufen muss. Gegenüber den Interessenten muss dazu immer ein einheitliches Angebot nutzbar sein und auch als solches vermarktet werden. Nutzer können sich so je nach aktuellem Anlass für das am besten passende Verkehrsmittel entscheiden.

1.1.2 Maßnahmenfelder

Das Handlungsfeld Inter- und Multimodalität umfasst sechs Maßnahmenfelder (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Handlungsfeld Inter- und Multimodalität (J) - Maßnahmenfelder

| Maßnahmenfeld bzw. Maßnahme | Priorität | Umsetzung | | | Akteure |
|--|-----------|--------------|----------|----------|---|
| | | bis 2020 | bis 2025 | bis 2030 | |
| J1 P+R-Standorte | hoch | x | x | | LHS, saarVV, VGS, Umlandkommunen, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service) |
| J2 Mehr und bessere B+R-Standorte | hoch | x | | | LHS, Saarland, Umlandkommunen, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service) |
| J3 Ausbau von Schnittstellen/Mobilitätsstationen | mittel | | x | | LHS, Saarland, Umlandkommunen, gemeinwirtschaftliche Organisationen, Taxiunternehmen, Privatwirtschaft, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service) |
| J4 Integration von Taxidiensten | mittel | x | | | LHS, saarVV, Saarbahn, Taxiunternehmen |
| J5 Fahrradmitnahme in Bahn und Bus | mittel | x | | | Saarbahn, saarVV, Verkehrsunternehmen, ggf. ADFC |
| J6 Vermarktung des Umweltverbunds als einheitliches Mobilitätsangebot | hoch | Daueraufgabe | | | LHS, Saarbahn, Taxiunternehmen, saarVV, Cambio |

P+R
B+R

J 1 P+R Standorte



Das Angebot an P+R-Anlagen v.a. an Bahnhöfen/Haltepunkten des regionalen Schienenverkehrs ist ein klassisches Beispiel für Intermodalität. Diese Entwicklung an Schnittstellen zum Schienenverkehr ergibt sich hier durch die regionale Erreichbarkeit sowie die schnellen Fahrzeiten v.a. bei RE-Linien. Das Umsteigen vom Auto in öffentliche Verkehrsmittel entspricht den Zielen des VEP, soll jedoch möglichst frühzeitig, d.h. in der Region außerhalb der Stadtgrenzen von Saarbrücken erfolgen. Die Standortwahl muss zudem mit dem bestehenden Tarifsystem abgeglichen werden. Mit dem Ziel, Fahrgäste möglichst früh zu einem Umstieg in Bahn und Bus zu bewegen, ist P+R überwiegend ein wichtiges regionales Thema für den Pendlerverkehr und damit über die Stadtgrenze Saarbrückens hinaus.

In Saarbrücken bestehen mehrere P+R-Standorte v.a. an der Saarbahn (auch aufgrund der dichten Bedienungshäufigkeit). Hierbei wird bereits der Ansatz verfolgt, Fahrgäste möglichst an der Stadtgrenze zum Umstieg auf die Saarbahn zu bewegen.

Bausteine

Die P+R-Anlagen an der Saarbahn gehören zu den nachfragestärksten Standorten. Aufgrund der Platzverhältnisse ist eine Ausweitung der relevanten Standorte Burbach Bahnhof, Heinrichshaus und Brebach Süd in der Fläche nicht mehr möglich. Für den Standort Brebach wurde in der Vergangenheit die Einrichtung eines weiteren Parkdecks diskutiert. Die Nachfrage der P+R-Standorte ist auch im Zusammenhang mit dem bestehenden Tarifsystem zu sehen, welches Standorte in der Stadt attraktiver macht, als Standorte möglichst vor der Stadtgrenze. Für mehrere Saarbrücker P+R-Standorte ergibt sich damit konkreter Entlastungsbedarf.

Ausbau der P+R-Standorte in der Region

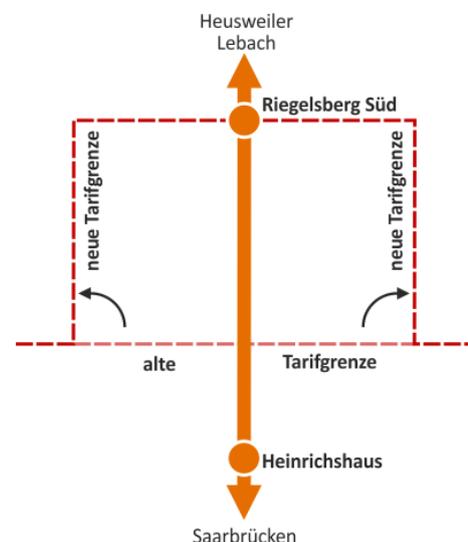
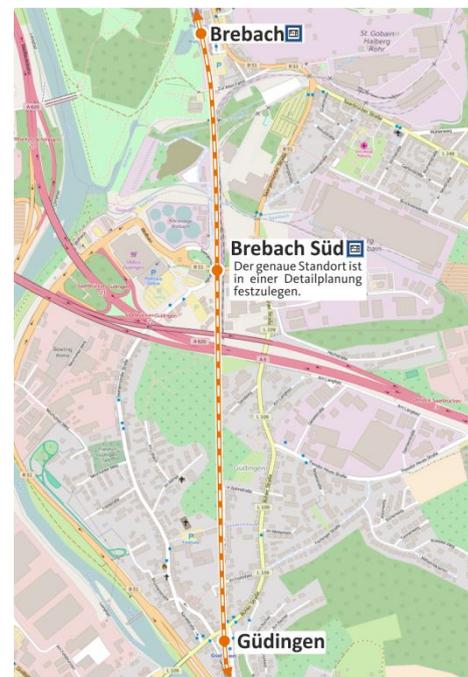
Die LHS sollte auch im Zuge des landesweiten VEP-ÖPNV darauf hinwirken, dass die P+R-Standorte in der Region an den SPNV-Haltepunkten systematisch ausgebaut werden.

Neuer P+R-Standort Brebach Süd

Die Aufwertung des Schienenverkehrs sieht den zusätzlichen Haltepunkt Brebach Süd vor. Dieser wäre aus Osten mit dem Auto schnell zu erreichen, sodass hier ein weiteres P+R-Angebot sinnvoll ist. Je nach genauer Lage dieses zusätzlichen Haltepunktes könnte die P+R-Fläche im Bereich des *Brebacher Ohrs* liegen (im Zusammenhang mit der geplanten städtebaulichen Entwicklung).

P+R-Standorte Heinrichshaus/Riegelsberg Süd

Zwischen diesen beiden Halten liegt eine ÖPNV-Tarifgrenze. Mit dem Ziel Saarbücken gehört der Halt Heinrichshaus zur Preiszone 0, der Halt Riegelberg Süd zur Preisstufe 3. Entsprechend unterschiedlich ist die Nachfrage auf den P+R-Flächen. Die Tarifgrenze sollte daher über Riegelsberg Süd verlaufen.



| <div style="display: inline-block; background-color: #d9ead3; padding: 5px; border: 1px solid black;"> P+R B+R </div> | J 1 P+R Standorte | <div style="display: flex; justify-content: space-around; gap: 5px;"> <div style="background-color: #d9ead3; padding: 2px 5px; border: 1px solid black;">VE</div> <div style="background-color: #d9ead3; padding: 2px 5px; border: 1px solid black;">GT</div> <div style="background-color: #d9ead3; padding: 2px 5px; border: 1px solid black;">FU</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; gap: 5px; margin-top: 5px;"> <div style="background-color: #d9ead3; padding: 2px 5px; border: 1px solid black;">SE</div> <div style="background-color: #d9ead3; padding: 2px 5px; border: 1px solid black;">SL</div> <div style="background-color: #d9ead3; padding: 2px 5px; border: 1px solid black;">MU</div> </div> | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|--|-------------------------------|------------------|------------------------|---|--|--|-------------------------------|---------------------------------|--|---------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|--|---------------------------------------|
| <p><u>P+R-Standort Luisenthal Bf./Haltestelle Grube Luisenthal</u></p> <p>Auch dieser Standort direkt an der Stadtgrenze zu Saarbrücken ist für Einpendler weniger attraktiv (Preisstufe 3 für die LHS). Daher sollte auch hier analog der Situation Heinrichshaus/Riegelsberg Süd die Tarifgrenze auf durch den Haltpunkt Luisenthal und die Bushaltestelle Grube Luisenthal gelegt werden, damit in Richtung Saarbrücken bereits die Preisstufe 0 gilt. Zusätzlich wäre die Einrichtung von P+R-Stellplätzen mit einer Ausschilderung auf der A620 (Anschluss Saarbrücken-Klarenthal) und Straße des 13. Januar erforderlich.</p> <p>Weitere Standorte sind ein wichtiges regionales Thema auch bzgl. der Einrichtung einer S-Bahn für Stadt und Region. Unabhängig des Angebotes von S- oder RE/RB-Bahn sind für den Pendlerverkehr v.a. Standorte wichtig mit</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ umsteigefreien Verbindungen zum Hauptbahnhof/zur Johanneskirche ▪ Reisezeitverhältnissen ÖV/MIV von maximal 1,25 ▪ Taktfahrplan <p>P+R-Standorte an Schnittpunkten zum öffentlichen Personennahverkehr können gleichzeitig ein Bestandteil von Mobilitätsstationen sein, sodass es ggf. auch sinnvoll ist, weitere Angebote an einem Standort zu ergänzen.</p> <p>Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <p>C1.2 S-Bahnnetz für Stadt und Region</p> <p>C1.2 zusätzliche Haltepunkte und Verlegung bestehender Standorte</p> <p>C2 Verknüpfung zwischen Bus und Eisenbahn</p> <p>J3 Ausbau von Schnittstellen/Mobilitätsstationen</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Zielkonflikte</p> <p>Förderung P+R kann Buslinien als Zu-/Abbringer des Schienenverkehrs schwächen und die Autonutzung fördern</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <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 checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 (Tarifgrenze)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input checked="" 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 2020 (Tarifgrenze) | <input type="checkbox"/> hoch | <input type="checkbox"/> mittel | <input checked="" 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 (Tarifgrenze) | | | | | | | | | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> hoch | <input type="checkbox"/> mittel | <input checked="" 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, VGS, Saarland, Umlandkommunen, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service)</p> | | | | | | | | | | | | | | | |

P+R
B+R

J 2 Mehr und bessere B+R Standorte



Neben der Verknüpfung zum Auto hat auch der Radverkehr eine wichtige Bedeutung für intermodale Angebote. Auch liegt der Schwerpunkt auf der Verknüpfung zwischen dem Fahrrad und den Bahn/Bus-Angeboten. Ebenfalls sollte analog zu dem Ansatz bei den P+R-Standorten ein möglichst kurzer Weg mit dem Fahrrad einem möglichst langen Weg mit Bahn bzw. Bus gegenüberstehen. Auch hier ist davon auszugehen, dass ein Umstieg unwahrscheinlicher wird, je näher der Nutzer seinem Zielort ist.

Das bestehende Angebot an B+R-Stationen in Saarbrücken soll weiter ausgeweitet werden, v.a. entlang des Busliniennetzes wird ein quantitativer Ausbau vorgeschlagen. Um die Attraktivität der B+R-Standorte zu erhöhen, wird ein Programm zur qualitativen Aufwertung der Abstellanlagen umgesetzt. Ein einheitliches Design sowie homogene Qualitätsstandards und –anforderungen (z.B. Überdachung, Beleuchtung) werten die Stationen insgesamt auf. Serviceangebote (z.B. Fahrradboxen für Pedelecs) bieten einen zusätzlichen Anreiz B+R zu nutzen.

Bausteine

Zusätzlich zu Bahnhöfen/Haltestellen sind auch Abstellmöglichkeiten an Bushaltestellen einzurichten, wie es z. B. an der Haltestelle Rabbiner-Rülf-Platz schon erfolgt ist. Interessant sind v. a. Bushaltestellen mit einem dichten Bedienungsangebot in Richtung Innenstadt (mögliche Standorte z.B. die Bushaltestellen Dudoplatz, Burbach Markt, Julius-Kiefer-Straße und Rockershausen).

Wichtige Ausstattungsmerkmale sind:

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



Quelle: eigene Aufnahme

Diese Verknüpfung ist die einfachste und meist bzgl. der Flächen kleinste Verknüpfungsform. Dennoch können v.a. bei Bushaltestellen auf Grund knapper Flächen Konflikte entstehen. Hier müssen ggf. Kompromisse bei den wichtigen Ausstattungsmerkmalen erfolgen (z. B. Verzicht auf Witterungsschutz, Fahrradbox).

In Ergänzung zu Standorten in der Stadt Saarbrücken hat das Thema B+R ebenfalls eine Bedeutung für die Region wie bei der Einrichtung eines regionalen S-Bahnangebots. Hier gelten dieselben wichtigen Ausstattungsanforderungen.

Fahrradabstellanlagen an Schnittpunkten zum öffentlichen Personennahverkehr sind gleichzeitig ein Bestandteil von Mobilitätsstationen (vgl. J3), sodass es ggf. auch sinnvoll ist, weitere Angebote an einem Standort zu ergänzen.

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C1.1** S-Bahnnetz für Stadt und Region
- **C1.2** zusätzliche Haltepunkte und Verlegung bestehender Standorte
- **C1.8** Angebotsebenen im lokalen Busnetz
- **C5.1** barrierefreie Bahnhöfe/Haltepunkte und Haltestellen
- **J3** Ausbau von Schnittstellen/Mobilitätsstationen

| <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="background-color: #808080; color: white; padding: 5px; font-weight: bold; text-align: center;"> P+R B+R </div> <div style="text-align: center;"> J 2 Mehr und bessere B+R Standorte </div> <div style="display: flex; gap: 5px;"> <div style="background-color: #d3d3d3; padding: 2px 5px;">VE</div> <div style="background-color: #d3d3d3; padding: 2px 5px;">GT</div> <div style="background-color: #90ee90; padding: 2px 5px;">FU</div> </div> </div> | | |
|---|---|---|
| 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, Saarland, Kommunen mit Bahnhöfen/Haltepunkten, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service) |

**P+R
B+R**

J 3 Ausbau von Schnittstellen/Mobilitätsstationen

VE GT FU
SE SL MU

P+R- und B+R-Standorte sind wichtige Ergänzungen für die intermodale Mobilität. Da diese v.a. im Schienenverkehr gleichermaßen von Bedeutung sind, ist eine Weiterentwicklung zu größeren Umsteigepunkten sinnvoll. Diese können dann als Mobilitätsstationen mit übergreifenden Serviceangeboten vermarktet werden. Diese Standorte sind v.a. dort relevant, wo viele regionale Schienenverkehrsverbindungen bestehen. Sie sind damit attraktive Startpunkte für einen Umstieg zum öffentlichen Personennahverkehr. Zwar bestehen bereits heute in Saarbrücken mehrere P+R- und B+R-Standorte. Eine Zusammenfassung und Erweiterung dieser zu Mobilitätsstationen besteht jedoch noch nicht.

Bausteine

Mobilitätsstationen werden nach einem Baukastensystem gebildet. Zwar ist in der Regel der öffentliche Personennahverkehr das Rückgrat einer Mobilitätsstation, es sind aber auch Kombinationen ohne Bahn und Bus möglich. Art und Umfang von Mobilitätsstationen können in vier Bereiche und mehrere Einzelbausteine unterschieden werden.

Welche konkreten Ausstattungsmerkmale ein Standort hat, hängt von Zielgruppen, Einzugsbereichen und auch den verfügbaren Flächen vor Ort ab. Es lassen sich bereits mehrere Standorttypen unterscheiden, welche bei einer Umsetzung im Detail zu prüfen sind.

Für die LHS sind in einem ersten Schritt besonders Mobilitätsstationen wichtig, die zur Steigerung des Radverkehrs führen. Hier

bieten sich größere Standorte am Hauptbahnhof und an der Fußgängerzone an. Während beim Standort Innenstadt die Anbindung der Fußgängerzone im Mittelpunkt steht, ist es am Hauptbahnhof die Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln.

Als große Abstellanlagen für Fahrräder sollten diese tagsüber mit Personal besetzt und zu anderen Zeiten videoüberwacht sein. Hierzu ist ein 24-Stunden-Zugang über ein Chipssystem erforderlich. Zudem sollte eine Einbindung in das neue Bezahl- und Abrechnungssystem für Bahn/Bus erfolgen. Beide Standorte sind qualitativ hochwertige Angebote und können daher kostenpflichtig sein. Allerdings sollte eine ermäßigte bzw. kostenlose Nutzung für Inhaber von Zeitfahrkarten möglich sein, um weitere Synergien für den gesamten Umweltverbund zu erreichen. Bei vergleichbaren Angeboten (z. B. Radstationen in NRW) werden Mobilitätsstationen auch als Integrationshilfe für Langzeitarbeitslose bzw. Behinderte genutzt.

| | Hbf. | Bf./Hp. im Stadtteil | Innenstadt Fußgängerzone | Stadtteilzentren | Wohngebiete | Dezentrale Standorte |
|-----------------------|-------------------------------------|----------------------|--------------------------|------------------|-------------|----------------------|
| Verkehrsmittel | Fernverkehr | ■ | | | | |
| | Nahverkehr | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | (öffentliches) Fahrradverleihsystem | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | Taxi-Aufstellflächen | ■ | ■ | ■ | ■ | |
| | Mietwagen | ■ | | | | |
| | CarSharing | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Infrastruktur | Parkplätze als P+R | | ■ | | | |
| | Fahrradparkhaus (mit Personal) | ■ | | ■ | | |
| | Radabstellanlagen | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | Lademöglichkeiten | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | Schließfächer | ■ | | ■ | | |
| Dienstleistung | Gastronomie | ■ | | ■ | | |
| | Toiletten | ■ | | ■ | | |
| | Reparatur | ■ | | ■ | | |
| Info | Dynamische Fahrgastinformation | ■ | ■ | | ■ | |
| | Übersichtskarten/Stadtpläne | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |

| <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="background-color: #4f7942; color: white; padding: 5px; font-weight: bold; font-size: 1.2em;"> P+R B+R </div> <div style="text-align: center;"> J 3 Ausbau von Schnittstellen/Mobilitätsstationen </div> <div style="display: flex; gap: 5px;"> <div style="background-color: #4f7942; color: white; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">VE</div> <div style="background-color: #4f7942; color: white; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">GT</div> <div style="background-color: #4f7942; color: white; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">FU</div> </div> </div> | | |
|--|---|---|
| Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> ▪ C7.1 Einführung eines neuen Preis- und Abrechnungssystems ▪ J1 P+R-Standorte ▪ J2 B+R-Standorte ▪ B10 Prüfung eines Fahrradverleihsystems | | |
| Wirkungs-Kosten-Klasse <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig | Priorität <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" 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, Taxiunternehmen, gemeinwirtschaftliche Organisationen, Privatwirtschaft, Umlandkommunen, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service) | |
| Sonstige Bemerkungen und Hinweise <p>Sollte ein öffentliches Fahrradverleihsystem in der Stadt Saarbrücken umgesetzt werden, sind Radstationen in ein Standortkonzept mit einzubeziehen. Mit der Einführung eines neuen Abrechnungssystems im ÖPNV sollten auch Nutzungskosten der Radstationen über dieses optional abgerechnet werden können.</p> | | |

| <div style="background-color: #444; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> P+R B+R </div> | J 4 Integration von Taxidiensten | | <table border="1" style="font-size: small; text-align: center;"> <tr> <td style="background-color: #ccc;">VE</td> <td style="background-color: #0070c0; color: white;">GT</td> <td style="background-color: #92d050;">FU</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #444; color: white;">SE</td> <td style="background-color: #ccc;">SL</td> <td style="background-color: #800000; color: white;">MU</td> </tr> </table> | VE | GT | FU | SE | SL | MU | | | | | | | | |
|--|--|--|--|------------------|------------------------|------------------------------------|-------------------------------|--|--|--|-----------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|--|---------------------------------------|
| VE | GT | FU | | | | | | | | | | | | | | | |
| SE | SL | MU | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Als Teil des ÖPNV sind Taxidienste zum einen eine individuelle Fahrmöglichkeit und zum anderen eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV. Dabei werden bedarfsgerechte Fahrten nach einem festgelegten Fahrplan, aber nur nach einer telefonischen Anmeldung durch Taxifahrten durchgeführt. Diese Angebotsform eignet sich daher zur Sicherung der Grundmobilität besonders für nachfrageschwache Linien. Das Einsatzgebiet von Taxis als bedarfsgerechte Busangebote erstreckt sich z.B. auf Zeiten einer geringen Nachfrage (z. B. sonntagsmorgens) und/oder Siedlungsbereiche mit sehr wenigen Einwohnern.</p> <p>In der LHS werden bereits einzelne bedarfsgerechte Busangebote durch Taxis erbracht (z. B. Linie 168). Hier wird stadtweit das Produkt Anruf-Sammel-Taxi (AST) genutzt. Die weitere Integration der Taxidienste steht daher im Zusammenhang mit der Einführung eines neuen Abrechnungssystems im Handlungsfeld öffentlicher Personennahverkehr (C).</p> <p>Weitere Möglichkeiten bestehen darin, das Taxi für die so genannte „letzte Meile“ stärker einzusetzen (z.B. durch Serviceleistungen „Taxiruf durch den Bus-Fahrer“ oder dem Service ein rabattiertes Frauen- oder Nachttaxiangebot anzubieten).</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Bausteine</p> <p>Die gemeinsame Nutzung von Taxi- und Bahn/Busangeboten soll vereinfacht werden. Dies betrifft besonders die organisatorische Abwicklung und Abrechnung. Auch hierfür könnte das neue Abrechnungssystem im Netz der Saarbahn genutzt werden, wobei das Tarifsysteem bei klassischen Taxifahrten unberührt bleibt. Mit einer Chipkarte oder der passenden App auf dem Smartphone sollen Fahrgäste im öffentlichen Personennahverkehr unkompliziert auf ein Taxi umsteigen können, indem auch hier eine bargeldlose Abbuchung möglich ist. Die Zahlung mit Bargeld bleibt als Alternative erhalten.</p> <p>Zweiter wichtiger Baustein für eine weitere Integration von Taxidiensten ist eine regelmäßige Überprüfung, ob Leistungen im Busnetz sinnvoll durch AST-Angebote ganz oder teilweise ersetzt werden können. Zwar sind Busangebote bereits als umweltfreundliches Mobilitätsangebot zu verstehen, aber im Hinblick auf die Besetzung und die Kosten können AST-Angebote ein sinnvoller Ersatz sein. Zudem sind nachfragegerechte AST-Angebote klimaschonender einzustufen, als vergleichsweise leere Busse.</p> <p>Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ C1.8 Angebotsebenen im lokalen Busverkehr ▪ C1.9 Organisation von Bedarfsverkehren ▪ C7.1 Einführung eines neuen Preis- und Abrechnungssystems | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <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 type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> hoch</td> <td style="padding: 5px;"><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td style="padding: 5px;"><input checked="" 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 type="checkbox"/> sehr hoch | <input type="checkbox"/> hoch | <input checked="" 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 type="checkbox"/> Daueraufgabe |
| Wirkungs-Kosten Klasse | Priorität | Umsetzungsfrist | | | | | | | | | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> sehr hoch | <input type="checkbox"/> hoch | <input checked="" 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 type="checkbox"/> Daueraufgabe | | | | | | | | | | | | | | | |
| regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein | | Akteure: LHS, Saarbahn, saarVV, Taxiunternehmen | | | | | | | | | | | | | | | |

| <div style="background-color: #444; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> P+R B+R </div> | J 5 Fahrradmitnahme in Bahn und Bus | | <div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: #ccc; padding: 2px; margin: 2px;">VE</div> <div style="background-color: #ccc; padding: 2px; margin: 2px;">GT</div> <div style="background-color: #ccc; padding: 2px; margin: 2px;">FU</div> <div style="background-color: #ccc; padding: 2px; margin: 2px;">SE</div> <div style="background-color: #ccc; padding: 2px; margin: 2px;">SL</div> <div style="background-color: #ccc; padding: 2px; margin: 2px;">MU</div> </div> | |
|--|--|--|---|--|
| <p>Neben der Nutzung von B+R-Standorten kann für Fahrgäste auch die Mitnahme des eigenen Fahrrads wichtig sein, weil z.B. keine geeignete Abstellmöglichkeit vorhanden ist oder das Fahrrad an der Zielhaltestelle wieder benötigt wird. Hierzu ist grundsätzlich eine Mitnahme im Mehrzweckbereich eines Busses vorgesehen. Diese Flächen sind anders als im Schienenverkehr aber vergleichsweise klein und stehen zunehmend in Konkurrenz zu anderen Geräten (wie z.B. Rollstühlen/Rollatoren/Kinderwagen/Gepäck).</p> <p>Bei der Saarbahn können Fahrräder bereits in allen Bussen sowie in der Saarbahn außerhalb der Hauptverkehrszeit morgens mitgenommen werden. Es gibt allerdings keinen Beförderungsvorrang für Fahrgäste mit Fahrrad gegenüber anderen Fahrgästen, welche auf den Mehrzweckbereich angewiesen sind.</p> | | | | |
| <p>Bausteine</p> <p>Die Verknüpfung von Fahrrad und Bahn/Bus soll auch für Nutzer möglich sein, die am Zielort erneut ihr Fahrrad nutzen möchten. Dennoch soll der Beförderungsvorrang anderer Fahrgäste erhalten bleiben. Hierzu könnte seitens der Saarbahn oder des SaarVV ggf. mit einem privaten Anbieter ein neues Service- und Mobilitätsangebot entwickelt werden, bei dem Fahrgästen zusätzlich zum Ticket ein vergünstigtes Faltrad zur Verfügung gestellt würde. Dieses kann zusammengeklappt als Gepäckstück transportiert werden. Entsprechend entfallen die Restriktionen des Beförderungsvorrangs und auch eine Mitnahme während der Berufsverkehrs morgens ist möglich.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kombi-Angebot Jahresfahrkarte + vergünstigtes Faltrad ▪ Kostenlose Nutzung der Mobilitätsstationen, um z. B. kleine Reparaturen durchführen zu lassen <p>Um Fahrräder in Bussen und Bahnen möglichst unkompliziert mitnehmen zu können, müssen die Fahrzeuge und entsprechend auch die Bahnsteige einfach zugänglich sein. Hierzu sind ggf. Rampen oder Aufzüge notwendig.</p> <p>Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ J3 Ausbau von Schnittstellen/Mobilitätsstationen | | |  <p>Quelle: RMV: Zusammengeklappt lässt sich das ADFC-RMV-Faltrad auch mit einer Hand gut tragen. (© RMV)</p> | |
| <p>Wirkungs-Kosten-Klasse</p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p> | | | <p>Priorität</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input checked="" 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: Saarbahn, saarVV, Verkehrsunternehmen, ggfs. ADFC</p> | | |

| P+R B+R | J 6 Vermarktung des Umweltverbunds als einheitliches Mobilitätsangebot | <table border="1" style="border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #808080; color: white; padding: 2px;">VE</td> <td style="background-color: #808080; color: white; padding: 2px;">GT</td> <td style="background-color: #90EE90; color: white; padding: 2px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #800080; color: white; padding: 2px;">SE</td> <td style="background-color: #808080; color: white; padding: 2px;">SL</td> <td style="background-color: #FF8C00; color: white; padding: 2px;">MU</td> </tr> </table> | VE | GT | FU | SE | SL | MU | | | | | | | | | |
|--|---|--|-------------------------------|------------------|------------------------|---|--|-----------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|--|--|
| VE | GT | FU | | | | | | | | | | | | | | | |
| SE | SL | MU | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Der Umweltverbund umfasst öffentliche Verkehrsangebote (ÖPNV, CarSharing, Taxi) sowie den Rad- und Fußverkehr. Damit kann ein großer Teil der alltäglichen Wegezwecke abgedeckt werden und kann ganz oder zumindest teilweise eine gute Alternative zum Auto darstellen. Hierfür ist es aber von zentraler Bedeutung, dass all diese Angebote als ein Mobilitätsangebot mit flexiblen Bausteinen nutzbar sind und nach außen vermarktet werden.</p> <p>In der Stadt Saarbrücken bestehen bereits viele klimaschonende Mobilitätsangebote, welche aber nicht vernetzt bzw. einheitlich organisiert und vermarktet werden. Mit dem Ziel, die Inter- und Multimodalität auch ohne das eigene Auto zu stärken, muss auch die Organisation und Vermarktung verbessert werden. Hier bietet sich v.a. mit dem neuen Abrechnungssystem im öffentlichen Personennahverkehr eine zentrale Säule an.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Bausteine</p> <p>Für die Etablierung eines einheitlichen Umweltverbundes sind die Aufgaben der einzelnen Mobilitätsdienstleister unter einer Dachmarke zusammen zu führen. Hier sollte das stadteneigene Verkehrsunternehmen zum städtischen Mobilitätsdienstleister weiterentwickelt werden und weitere organisatorische Aufgaben übernehmen, indem für diese Bereiche ein eigenes Ressort geschaffen wird. Ziel ist es, bestehende Angebote wie CarSharing und Taxiunternehmen zu integrieren, statt ein konkurrierendes Angebot aufzubauen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzung/Betreuung des neuen Abrechnungssystems und Integration in weitere Angebote wie Taxis ▪ Prüfung einer Integration weiterer Mobilitätsangebote in den Aufgabenbereich (Fahrradverleih als städtisches System oder über Mobilitätsstationen, CarSharing, usw.) ▪ Auftritt aller Mobilitätsangebote unter einer gemeinsamen Marke ▪ Betreuung bei der Integration von Bestandsangeboten Dritter (z. B. Cambio, Taxiunternehmen) ▪ Vermarktung als Baukastensystem, in dem Kunden in regelmäßigen Abständen Bausteine ändern können, um ein flexibles Mobilitätsangebot zu haben ▪ zentrale Abrechnung der genutzten Leistungen in einer zusammenfassenden Rechnung (z. B. monatlich) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ C1.9 Organisation von Bedarfsverkehren ▪ C7.1 Einführung eines neuen Preis- und Abrechnungssystems ▪ J3 Ausbau von Schnittstellen/Mobilitätsstationen ▪ J4 Integration von Taxidiensten | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <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 checked="" 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 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 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 |
| 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, Saarbahn, saarVV, Cambio, Taxiunternehmen | | | | | | | | | | | | | | | |