

LHS – Nahverkehrsplan, Strategie der Linienbündelung

Ziel:

Es ist u. a. Ziel der Nahverkehrsplanung der Landeshauptstadt Saarbrücken, sowohl für den potentiellen Fahrgast wie auch für die Saarbahn GmbH als Eigentümer ein integriertes Straßenbahn- (bzw. Stadtbahn-) und Bus-Netz zu erhalten mit dem Zweck,

dem Fahrgast ein einheitliches, verständliches, verkehrsträger- und linienübergreifendes abgestimmtes und optimiertes Gesamtangebot anzubieten.

dem Eigentümer betriebliche und wirtschaftliche Vorteile eines gesamtumfänglichen Planungs-, Betriebs- und Steuerungssystems sowie eines stadtumfassenden Abrechnungssystems zu bieten.

1. Verkehrsplanerischer Ansatz

Die Stadtbahn-Linie S1 und die Busse des städtischen Nahverkehrs bilden ein einheitliches und aufeinander abgestimmtes Verkehrsnetz für die ÖPNV-Bedienung in der Landeshauptstadt. Um eine integrierte, umfängliche, optimierte und zusammenhängende Angebotsplanung zu ermöglichen, werden sie dementsprechend als ein zusammenhängendes Linienbündel geplant und betrieben.

Stadtbahnlinie S1:

Die Stadtbahnlinie S1 bildet das Rückgrat auf der Hauptverkehrsachse Rastpfehl – Lebacher Straße – Hauptbahnhof – Rathaus/Johanneskirche – Großherzog-Friedrich-Straße – Mainzer Straße – Römerkastell – Brebach sowie darüber hinaus in Gündingen und Bübingen. Sie erfüllt hier die nachfragestarken Verkehrsbedürfnisse entlang dieses starken Gürtels der Verkehrsströme sowohl im Hinblick auf die Erschließung bevölkerungsreicher Gebiete als auch der Erschließung starker Wirtschaftsbereiche (insbesondere Handel und Dienstleistung).

Die südliche Weiterführung der Stadtbahn über Römerkastell hinaus nach Brebach, Gündingen und Bübingen als durchgehender Linienbetrieb auf der EBO-Strecke der DB erfordert einen Zweisystembetrieb (BOStrab-Elektrifizierung und EBO-Elektrifizierung), um den Fahrgästen ein bequemes umsteigefreies Reisen auf der gesamten städtischen Stadtbahntrasse zu ermöglichen.

In der nördlichen Weiterführung über Heinrichshaus (Stadtgrenze) hinaus nach Riegelsberg, Heusweiler und Lebach ist die konsequente Umsetzung des bereits im Verkehrsentwicklungsplan Öffentlicher Personennahverkehr Saarland Stand 1998 definierten Ziels, dass die Stadtbahn „das Rückgrat eines zukünftigen, saarländischen Verkehrssystems“ darstellen soll, nunmehr in § 3 Abs. 3 Satz 1 ÖPNV-G auch legal gesetzlich dahingehend ausgeführt, dass der Schienenpersonennahverkehr als Grundangebot des öffentlichen Personennahverkehrs auszugestalten ist, wobei der Schienenpersonennahverkehr mit dem Straßenpersonennahverkehr verknüpft werden soll, so dass durchgehende, weitest möglich einem integralen Taktfahrplan entsprechende Verkehrsangebote gewährleistet werden. Auch diesem Ziel dient die vorgesehene verkehrsträgerübergreifende Linienbündelung und bietet somit den Fahrgästen den Komfort eine umsteigefreien Erreichung der städtischen Bedienungsachse.

Da die Stadtbahn bisher nur einen Linienbetrieb (und noch keinen weitergehenden Netzbetrieb) darstellt, sind Verknüpfungen zu den Buslinien sowohl der übrigen Hauptverkehrsachsen als auch zu den Zu-/Abbringerlinien, die eine weitergehende feingliedrige Erschließungsfunktion übernehmen, notwendig.

An den Haltepunkten Hauptbahnhof, Johanneskirche, Römerkastell und Brebach werden Anschlüsse und Verknüpfungen zu den ergänzenden Buslinien hergestellt.

Diese sind fahrplantechnisch in beiden Richtungen bzw. gegenseitig aufeinander abgestimmt: von der Stadtbahn zu den Buslinien und von den Buslinien zur Stadtbahn.

Darüber hinaus ist durch den Haltepunkt Hauptbahnhof auch das überregionale Schienennetz mit der Stadtbahnlinie verknüpft.

Entsprechend den Nachfrageschwankungen erfolgt die Bedienung in unterschiedlichen Takten über die gesamte Betriebszeit. Die verstärkte zeitlich begrenzte Nachfrage an Schultagen wird durch den Einsatz von Doppeltraktionen berücksichtigt.

Der Fahrplan der Stadtbahn stellt eine „kammartige“ Verzahnung dar:

- Lebach – Brebach
- Heusweiler – Brebach
- Siedlerheim – Kleinblittersdorf
- Siedlerheim – Sarreguemines

Dies bedeutet, dass sowohl von Norden als auch von Süden kommend die städtische Erschließungsachse der Stadtbahn bequem umsteigefrei erreicht werden kann.

Buslinien:

Die Buslinien ergänzen das Angebot der Stadtbahnlinie auf den übrigen Hauptachsen. Im Sinne dieser Ergänzungs- und Zubringer-/Abbringerfunktion ist das Angebot fahrplantechnisch konsequent auf den Stadtbahnfahrplan abgestimmt und erfolgt im Taktschema der Stadtbahn.

So ist auch hier grundsätzlich das gegenseitige Umsteigen möglich: von der Stadtbahn zum Bus und vom Bus zur Stadtbahn.

Darüber hinaus übernehmen sie die feingliedrige Erschließung der einzelnen Stadtteile und stellen somit neben der Zu-/Abbringerfunktion aus den Stadtteilen zur Stadtbahn auch die innere Erschließung der Stadtteile durch den ÖPNV sicher.

Die wichtigsten Verknüpfungshaltestellen zwischen Stadtbahn und Bus sind bei der Stadtbahn bereits erwähnt:

- Hauptbahnhof: Linien 102, 105, 108, 121, 122, 123, 124, 125, 128
- Johanneskirche: Linien 101, 102, 103, 104, 106, 107, 109, 110, 121, 122, 125, 129
- Römerkastell: Linien 105, 122, 130, 135, 136, 137, 138, 139, 161
- Brebach: Linien 120, 126, 130, 131, 137

Darüber hinaus bestehen an weiteren innerstädtischen Stadtbahn-Haltestellen Anschlüsse zu Buslinien, die in ihrer jeweiligen Bedeutung variieren, z. B.:

- Pariser Platz / St. Paulus: Linien 129, 134, 165
- Trierer Straße: Linien 102, 108, 105, 122, 124, 125, 128
- Landwehrplatz: Linien 126, 128

Entsprechend der verkehrlichen Funktion und Nachfrage ist das Busliniennetz unterteilt in:

- Hauptlinien, die in der Regel auf den Hauptverkehrsachsen (abseits der Stadtbahntrasse) verkehren: Linien 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 109, 120, 124
- Ergänzungslinien, die Stadtteile erschließen und gleichzeitig Zu- bzw. Abbringerlinien zur Stadtbahn sind: Linien 121, 122, 123, 125, 126, 128, 129, 130, 131, 135, 136, 137, 138, 139
- Ortsbuslinien bzw. Tangentiallinien, die Stadtteile untereinander verbinden: 133, 134, 161, 164, 165

Darüber hinaus fungieren als Verstärkerlinien zur Universität die Linien 111 und 112 (die beide nur an Vorlesungstagen fahren) sowie die Linie 163, die den Bahnhof Dudweiler mit der Universität verbindet.

Durch Linienüberlagerungen insbesondere bei den Linien des Hauptnetzes erfolgen einerseits eine Erhöhung des Angebotes auf dieser Relation und andererseits eine möglichst gleichmäßige Verteilung der Fahrtabstände (Taktverdichtung). Dadurch besteht auf diesen Hauptachsen des Busverkehrs ein ähnlich dichter Takt wie bei der Stadtbahn.

Neben den Anschlüssen zwischen der Stadtbahn und den Buslinien bestehen aufgrund der Verkehrsnachfrage und der Erschließung unterschiedlicher Ziele auch zwischen den Buslinien unterschiedlich starke Abhängigkeiten und Anschlüsse.

So gibt es auch im Busliniennetz verschieden stark ausgeprägte Umsteigehaltestellen, z. B.: Hauptbahnhof, Rathaus/Johanneskirche, HansaHaus/Ludwigskirche, Dudweiler-Dudoplatz, Brebach Bahnhof.

Insbesondere der Dudweiler-Dudoplatz ist ein starker Umsteigepunkt zwischen unterschiedlichen Buslinien. Hier wird das gegenseitige Umsteigen durch einen optimierten Anschluss exakt aufeinander abgestimmt.

2. Wirtschaftlicher Ansatz

Die Bündelung der Stadtbahnlinie 1 und der Buslinien in einem Gesamtnetz schafft die Voraussetzung für eine effektive linienübergreifende und optimierte Betriebsplanung. Dies trifft insbesondere bei den Buslinien zu.

Das heißt, bei der Fahrzeugplanung (Umlaufplanung) und Personalplanung (Dienstplanung) können zeitliche und wirtschaftliche Aspekte prioritär berücksichtigt werden. Eine spezielle Beachtung der jeweiligen Linie ist nicht relevant, da durch die Linienbündelung für die einzelnen Linien der gleiche Betreiber existiert.

Dies bedeutet insbesondere:

- Der Fahrzeugeinsatz ist gemäß der tatsächlichen Nachfrage in größeren Freiheitsgraden plan- und steuerbar
- An den Endhaltestellen können Fahrzeugumläufe entsprechend der zeitlich günstigsten Wendezeit miteinander verknüpft werden (z. B. in Brebach Bahnhof, Folsterhöhe, Römerkastell, Dudweiler-Dudoplatz, Rathaus).

Eine besondere Beachtung, als welche Linie das Fahrzeug ankommt und als welche Linie es wieder abfährt, ist daher entbehrlich; die Verknüpfung erfolgt aus rein wirtschaftlicher und betrieblich optimierter Betrachtung. Bei einer Linienbindung würden unter Umständen längere, weniger effiziente Wendezeiten entstehen, die wiederum zu einer Erhöhung des Fahrzeug- und Personalbedarfs führen. So sind z. B. an der Endhaltestelle Rußhütte die Fahrzeugumläufe der Linien 129 und 134 verknüpft, um die Wendezeit zu optimieren. (Wäre hier ein linientreuer Einsatz notwendig, würde ein Fahrzeug – mit entsprechendem Personal – mehr benötigt).

- Insbesondere in der Schwachlastzeit, in der teilweise auch Fahrten verkürzt ausgeführt bzw. gebrochen werden (z. B. Linie 122, 125) können ohne notwendige Beachtung der Linientreue die Fahrten optimal verknüpft werden. Z. B. enden bzw. beginnen in dieser Zeit mehrere Linien am Rathaus/Johanneskirche oder Hauptbahnhof, die als Linienwechsler sowohl fahrzeugmäßig als auch dienstplanmäßig optimiert werden können.
- Die Pausengestaltung bzw. Ablösung der Fahrer an den Pausenorten erfolgt entsprechend der zeitlich günstigsten Ablösezeit. Auch hier ist bei einer Linienbündelung eine linientreue Betrachtung nicht notwendig, und der Fahrer kann jeweils bei der zeitlich am günstigsten eintreffenden Linie eingesetzt oder abgelöst werden. Somit entfallen unnötige verlängerte (ineffektive) Wartezeiten, da eine Rücksichtnahme auf die Linie entfallen kann.

- Ein Teil des Fahrpersonals verfügt über eine kombinierte Fahrausbildung für Stadtbahn und Bus (Kombifahrer). Dadurch ist sowohl operativ (bei Störungen) als auch planmäßig ein bedarfsge-rechter Wechsel des Personals zwischen beiden Verkehrsmitteln möglich und gewährleistet. Dies ermöglicht eine weitere Effizienzsteigerung des Personaleinsatzes im Fahrbetrieb.
- Notwendiger Schienenersatzverkehr (bei Störungen oder auch planmäßigem Ausfall der Stadt-bahn durch z. B. Baumaßnahmen im Gleisbereich) sowie Sonderverkehre können aufgrund des Fahrzeug- und Personalpools wirtschaftlich bewerkstelligt werden.

Darüber hinaus lassen sich im Bereich Verkehrsplanung, Steuerung, Vertrieb und Marketing wirtschaftli-che Synergien erzielen.

Durch die Bündelung des Verkehrsangebotes bei einem Betreiber ist ein einheitlicher und für den Fahr-gast greifbarer und identifizierbarer Marktauftritt gewährleistet.

Der Abstimmungsbedarf zwischen einzelnen Verkehrsunternehmen wird auf ein wirtschaftliches Maß reduziert und verbleibt weitestgehend bei dem einen Betreiber. Dies gewährleistet einen effizienten Ein-satz von Ressourcen u. a. bei der Verkehrsplanung, Verkehrssteuerung und Verkehrsüberwachung. D. h., dass das Herauslösen von einzelnen Linien nicht zwangsläufig zu niedrigeren Aufwendungen beim Verkehrsbetrieb und damit auch beim Aufgabenträger führt.

Auch bei der Haltestellenausstattung mit Fahrplänen, Liniennetzplänen etc. ergibt sich bei nur einem Betreiber insbesondere für den Fahrgast ein einheitliches, überschaubares, verständliches und insge-samt abgerundetes und nicht unnötig überfrachtetes Erscheinungsbild (durch z. B. mehrere uneinheitli-che Fahrplanaushänge). Dem Fahrgast kann somit das Verkehrsangebot in der Landeshauptstadt aus einer Hand angeboten werden, er hat nur einen Ansprechpartner und muss nicht aus mehreren Anbie-tern denjenigen heraussuchen, den er (linienbezogen) gerade ansprechen will.

Der auf das aktuelle Angebot angepasste Overhead ließe sich erst ab einem gewissen – erheblichen – Verlust an zu erbringender Verkehrsleistung über einen mittelfristigen Zeitraum anpassen.

Durch die Verknüpfung von ertragsstarken mit ertragsschwächeren Linienverkehren innerhalb des Stadtnetzes wird der geringstmögliche Ausgleichsbedarf gewährleistet, so dass dem Fahrgast auch wei-terhin ein angemessenes und der Daseinsvorsorge entsprechendes Angebot bereitgestellt werden kann.

3. Fazit

Aufgrund der hier dargelegten Ausführungen und der engen verkehrlichen und wirtschaftlichen Zusam-menhänge ist eine Zuordnung der Stadtbahn und aller Stadtbuslinien zu einem Linienbündel sowohl verkehrsplanerisch und betrieblich sinnvoll als auch wirtschaftlich geboten.