



Nahverkehrsplan für die Stadt Völklingen, hier: abschließender Beschluss

<i>Organisationseinheit:</i> Stadtplanung und -entwicklung	<i>Beteiligt:</i>
---	-------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Ö / N</i>
Ausschuss Stadtentwicklung und Umwelt (Vorberatung)	N
Unterausschuss Vöklinger ÖPNV (Vorberatung)	N
Stadtrat (Entscheidung)	Ö

Beschlussentwurf

Der 'Nahverkehrsplan der Stadt Völklingen 2018' wird beschlossen.

Sachverhalt

Die Stadt Völklingen ist seit dem 1.1.2017 Aufgabenträgerin für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in ihrem Stadtgebiet. Der öffentliche Personennahverkehr ist dabei eine Aufgabe der öffentlichen Daseinsfürsorge, die die Sicherstellung einer grundlegenden Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Personenverkehrsdienstleistungen zum Inhalt hat. Nach § 11 des ebenfalls zum 1.1.2017 in neuer Fassung in Kraft getretenen Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG) haben die jeweiligen Aufgabenträger für ihr Gebiet einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen, in dem die Anforderungen im öffentlichen Interesse an den Leistungsumfang und an die Qualität des ÖPNV festgelegt werden. Der NVP ist das zentrale Planungs- und Ordnungsinstrument für den straßengebundenen ÖPNV in Völklingen für die nächsten Jahre; er sollte in einem ca. 5-Jahresrhythmus überprüft und fortgeschrieben werden.

Ein solcher NVP für die Stadt Völklingen liegt nun vor. Mit der Erarbeitung war die BPV Consult GmbH mit Sitz in Koblenz beauftragt.

Die Erarbeitung des NVP erfolgte parallel zur Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans Völklingen (VEP). Während der VEP im Ergebnis ein umfassendes Leitbild für die Entwicklung des gesamten städtischen Verkehrs unter Einbeziehung aller Verkehrsarten und über einen längeren Zeitraum (ca. 15 Jahre) vorgibt, konzentriert sich der NVP auf die Herleitung und Festlegung von Umfang und Qualität des Angebotes im Buslinienverkehr (inkl. linienverkehrsähnlichen Angebote) sowie auf die unmittelbaren Schnittstellen zwischen dem ÖPNV und anderen Verkehrsträgern mit Blick auf kommende Genehmigungs- bzw. Vertragslaufzeiten für den Betrieb des Busverkehrs.

Aufbauend auf einer umfassenden Bestandsaufnahme und -analyse entwickelt der NVP unter Berücksichtigung von übergeordneten Zielsetzungen und kommunalpolitischen Zielen ein spezifisches Anforderungsprofil an den ÖPNV in Völklingen. Aus einer darauf bezogenen Mängelanalyse heraus werden schließlich konkrete Maßnahmen, eingebunden in ein Maßnahmenkonzept, benannt.

Mit Beschluss des vorliegenden NVP trifft der Aufgabenträger eine Reihe von Festlegungen (insgesamt 27 an der Zahl) bezogen auf das Anforderungsprofil und auf das Maßnahmenkonzept, die durch diesen Beschluss eine stadtinterne Verbindlichkeit erlangen. Diese Festlegungen betreffen u.a. "ÖPNV und Daseinsfürsorge", "Barrierefreiheit im ÖPNV", "Definition der Netzhierarchie", "Verknüpfungs- und Umsteigepunkte", "Erschließungsstandards/Bedienungsstandards", "Qualitätsstandards", "Haltestellenstandards", "Fahrzeugstandards", "Personalstandards", "Anforderungen an die Umweltqualität", "Standards zu Information, Kommunikation, Vertrieb", "Tariftreue und Sozialstandards", "Linienbündelung und Linienzuzordnung" oder "Direktvergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrags". Eine Festlegung beinhaltet verschiedene Prüfaufträge, die im Nachgang zum NVP noch zu bearbeiten sind, um das weitere Vorgehen in diesen jeweiligen Punkten beschlussfähig klären zu können.

Die Erarbeitung des NVP erfolgte unter Beteiligung der relevanten Fachdienste der Verwaltung, der Völklinger Verkehrsbetriebe und der Verkehrsunternehmen, die konzessionierte ÖPNV-Leistungen innerhalb der Stadt Völklingen erbringen. Zur Beteiligung der Öffentlichkeit wurde der Entwurf des NVP in der Zeit vom 23.03.2017 bis zum 21.04.2017 zu jedermanns Einsicht ausgelegt und zusätzlich auf der Homepage der Stadt zum Download bereitgestellt. Von Seiten der Bürger wurden keine Anregungen abgegeben. Zeitlich parallel zu dieser Auslegung erfolgte eine schriftliche Beteiligung der möglicherweise durch den NVP betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, einschließlich der Nachbarkommunen und des Zweckverbands öffentlicher Personennahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken als bisheriger Aufgabenträger. Die dabei eingegangenen Stellungnahmen sind, versehen mit entsprechenden Kommentaren, im Anhang zum NVP dokumentiert.

Anlage/n

- Stadt-VK_NVP-2018_Bericht_09022018 (öffentlich)

Mittelstadt Völklingen

Nahverkehrsplan der Stadt Völklingen

- Bericht -

Stand: 09.02.2018



BPV Consult GmbH, Löhrrstr. 91a, D-56068 Koblenz

Inhaltsübersicht

1	Grundlagen und Rahmenbedingungen	8
1.1	Zuständigkeiten	8
1.1.1	Aufgabenträger	8
1.1.2	Genehmigungsbehörde	9
1.1.3	Verkehrsunternehmen	9
1.2	Rechtliche Grundlagen	9
1.2.1	EU-Verordnung 1370/2007	9
1.2.2	Personenbeförderungsgesetz	10
1.2.3	Regionalisierungsgesetz	10
1.2.4	Nahverkehrsgesetz für das Saarland	10
1.2.5	Weitere Rechtsgrundlagen im Kontext	11
1.3	Betriebliche und wirtschaftliche Rahmenbedingungen	11
1.3.1	Betriebsorganisation im straßengebundenen ÖPNV	12
1.3.2	Eckdaten zur Finanzierung des ÖPNV	12
1.4	Übergeordnete Planungsinstrumente	13
1.4.1	Landesplanung	13
1.4.2	Verkehrsentwicklungsplanung Saarland	13
1.4.3	Klimaschutzkonzept	13
1.5	Aufstellung des Nahverkehrsplans	14
1.5.1	Grundlagen und Aufgaben	14
1.5.2	Anmerkungen zum methodischen Vorgehen	15
1.5.3	Abgrenzung des Nahverkehrsraums	16
2	Bestandsanalyse	22
2.1	Strukturdaten	22
2.1.1	Raumstruktur	22
2.1.2	Bevölkerungsdaten und Demografie	23
2.1.3	Bevölkerungsentwicklung und -prognose	26
2.1.4	Verkehrsstruktur	28
2.1.5	Motorisierungsgrad	30
2.1.6	Modal Split	30
2.1.7	Schulstruktur	31
2.1.8	Pendlerverflechtungen	32
2.1.9	Tourismus	33

2.1.10	Verkehrsaufkommen im MIV.....	33
2.1.11	Fahrgastnachfrage im ÖPNV.....	35
2.2	ÖPNV-Daten.....	37
2.2.1	Übergeordnete Angebote des öffentlichen Verkehrs	37
2.2.2	Umfang des Angebots im straßengebundenen ÖPNV	38
2.2.3	Qualität des Angebots im straßengebundenen ÖPNV	45
2.2.4	Tarif, Vertrieb, Kommunikation.....	49
2.2.5	Weitere Angebote zur Personenbeförderung.....	53
3	Anforderungsprofil	54
3.1	Verkehrspolitische Ziele.....	54
3.1.1	Übergeordnete Zielsetzungen	54
3.1.2	Kommunalpolitische Ziele	56
3.2	Netzstruktur.....	60
3.2.1	Hierarchische Netzgliederung	60
3.2.2	Funktionale Netzgliederung	61
3.2.3	Verknüpfungspunkte und Schnittstellen.....	62
3.3	Erschließung und Verkehrsbedienung.....	64
3.3.1	Erschließungsstandards.....	64
3.3.2	Bedienungsstandards	65
3.4	Qualitätsstandards.....	66
3.4.1	Haltestellen.....	67
3.4.2	Fahrzeuge	68
3.4.3	Betrieb	70
3.4.4	Personal.....	71
3.4.5	Umwelt	72
3.4.6	Information, Kommunikation und Vertrieb.....	73
3.4.7	Verbundkooperation	73
3.4.8	Tariftreue und weitere Sozialstandards	74
4	Mängelanalyse	75
4.1	Erschließungsqualität.....	75
4.2	Bedienungsqualität	76
4.3	Verbindungsqualität	79
4.4	Sonstige Mängel und Schwachstellen.....	80
5	Maßnahmenkonzept.....	82
5.1	Linienbezogene Maßnahmen	82

5.2	Linienbündelungskonzept.....	87
5.2.1	Kriterien für die Bildung von Linienbündeln.....	87
5.2.2	Linienbündelung in der Stadt Völklingen	88
5.2.3	Inkrafttreten der Linienbündelung.....	89
5.3	Weiterentwicklung des ÖPNV.....	90
6	Finanzierung und Umsetzung	93
6.1	Finanzierungsrahmen	93
6.2	Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags	94
6.3	Zeitplan Umsetzung und Vergabe.....	96
	Anhang 1: Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung und Anhörung	98
	Anhang 2: Schematischer Liniennetzplan Stadtliniennetz Völklingen	110

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht Verkehrszellen der Stadt Völklingen auf Grundlage der Wahlbezirke.....	17
Tabelle 2: Linienverkehre im Stadtgebiet Völklingen (Bestand)	20
Tabelle 3: Flächenausdehnungen in Völklingen nach Stadtteilen und Nutzungen (Auswahl).....	23
Tabelle 4: Bevölkerung der vier größten Städte im Saarland.....	24
Tabelle 5: Einwohner Stadt Völklingen nach Stadtteilen und Verkehrszellen ...	24
Tabelle 6: Demografiespiegel Stadt Völklingen nach Verkehrszellen	25
Tabelle 7: Einwohnerstand der Stadtteile Völklingens 2014 im Vergleich zu 2005	27
Tabelle 8: Modal Split der Stadt Völklingen	30
Tabelle 9: Auflistung Schulen in der Stadt Völklingen.....	31
Tabelle 10: Pendlerbewegungen in der Stadt Völklingen 2013 bis 2016.....	32
Tabelle 11: Pendlerverflechtungen Regionalverband Saarbrücken 2016.....	32
Tabelle 12: Verkehrsaufkommen an Zählstellen im Bereich der L 165.....	34
Tabelle 13: Verkehrsaufkommen an Zählstellen im östlichen Stadtgebiet.....	34
Tabelle 14: Verkehrsaufkommen an Zählstellen westlich und nördlich der Innenstadt	35
Tabelle 15: „Top 10“-Haltestellen im Stadtgebiet Völklingen nach Einsteigern pro Tag.....	37
Tabelle 16: Angebot im Schienenpersonennahverkehr über Völklingen Bahnhof (Bestand)	38
Tabelle 17: Betriebszeitfenster und Definition der Verkehrszeiten.....	40
Tabelle 18: Umfang und Leistung des ÖSPV in Völklingen.....	41
Tabelle 19: Funktionale Netzgliederung.....	62
Tabelle 20: ÖPNV-Verknüpfungspunkte und Schnittstellen zum Individualverkehr.....	63
Tabelle 21: Erschließungsstandards nach VDV-Empfehlung.....	65
Tabelle 22: Betriebszeitfenster und Taktfolgen nach VDV-Empfehlung.....	66
Tabelle 23: Zuordnung Gebietstypen und Referenzhaltestellen je Verkehrszelle	77
Tabelle 24: Qualitätsstufenklassifizierung Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV.....	79
Tabelle 25: Reisezeitenvergleich zwischen den Verkehrszellen und Völklingen Bahnhof	80
Tabelle 26: Verbindliches Leistungsangebot im Stadtverkehr Völklingen	83

Tabelle 27: Produkte, Betriebszeiten und Bedienungsintervalle der Linienkorridore	86
--	----

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Völklingen zwischen 2005 bis 2014	26
Abbildung 2: Bevölkerungsprognose Stadt Völklingen 2012-2030 – Szenarien im Vergleich	27
Abbildung 3: Einsteiger nach Verkehrstagsarten und Linien der VVB 2013	36
Abbildung 4: saarVV-Tariftabelle (2017)	50
Abbildung 5: Haustarif auf VVB-Linien innerhalb des Stadtgebiets Völklingen	51

Kartenverzeichnis

Karte 1: Stadt Völklingen – räumliche Abgrenzung und Einteilung in Verkehrszellen	18
Karte 2: Stadt Völklingen – Verkehrsstruktur	29
Karte 3: Stadt Völklingen – ÖPNV-Bestand und Erschließungsqualität	39

Festlegungen

Festlegung 1: ÖPNV und Daseinsvorsorge	57
Festlegung 2: Raumordnung und ÖPNV	57
Festlegung 3: Barrierefreiheit im ÖPNV	58
Festlegung 4: Wahrnehmung der Aufgabenträgerrolle	59
Festlegung 5: Definition der Netzhierarchie	61
Festlegung 6: Definition der funktionalen Netzgliederung	61
Festlegung 7: Verknüpfungs- und Umsteigepunkte	63
Festlegung 8: Schnittstellen zum Individualverkehr	64
Festlegung 9: Erschließungsstandards	65
Festlegung 10: Bedienungsstandards	66
Festlegung 11: Qualitätsstandards	67
Festlegung 12: Ergänzende Haltestellenstandards	67
Festlegung 13: Ergänzende Fahrzeugstandards	68
Festlegung 14: Ergänzende Standards der Betriebsorganisation	70
Festlegung 15: Ergänzende Standards der Betriebsdurchführung	71
Festlegung 16: Ergänzende Personalstandards	72

Festlegung 17: Anforderungen an die Umweltqualität.....	72
Festlegung 18: Weitere Standards zu Information, Kommunikation, Vertrieb ..	73
Festlegung 19: Verbundkooperation der Verkehrsunternehmen	73
Festlegung 20: Erklärung zu Tariftreue und Sozialstandards	74
Festlegung 21: Leistungsumfang der ÖPNV-Linien in Völklingen	82
Festlegung 22: Linienbündelung und Linienzuordnung	89
Festlegung 23: Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten	89
Festlegung 24: Prüfaufträge zur Weiterentwicklung des ÖPNV	91
Festlegung 25: Wirtschaftlichkeit der ausreichenden Verkehrsbedienung	95
Festlegung 26: Direktvergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrags.....	96
Festlegung 27: Umsetzungs- und Vergabekalender.....	97

Kontakt

Stadt Völklingen

Rathausplatz

66333 Völklingen

Tel.: 06898 13-0

E-Mail: info@voelklingen.de

BPV Consult GmbH

Gesellschaft für Beratung und Projektmanagement im Verkehr

Löhrstraße 113

56068 Koblenz

Tel.: 0261 20 16 50-0

E-Mail: dialog@bpv-consult.net

Bildnachweis Titelseite: BPV, 11/2016

1 Grundlagen und Rahmenbedingungen

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge. Für die kommunalen Gebietskörperschaften bedeutet dies, sie haben die grundlegende Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Personenverkehrsdienstleistungen sicherzustellen, u. a. um ihren alltäglichen Mobilitätsbedürfnissen zu entsprechen. Dabei ist es unerheblich, ob die öffentlichen Mobilitätsangebote für die vor Ort lebenden Menschen, aber auch Einpendelnde und Gäste, durch private oder öffentliche Unternehmen erbracht werden.

Als zentrales Planungs- und Ordnungsinstrument für den ÖPNV vor Ort dient der Nahverkehrsplan (NVP). Es werden hier die Anforderungen und die Ausgestaltung des straßengebundenen Personennahverkehrs (ÖSPV) in der Stadt Völklingen für die kommenden Jahre definiert.

Während der ebenfalls in Aufstellung befindliche Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ein umfassendes Leitbild für die Entwicklung des gesamten städtischen Verkehrs über einen längeren Zeitraum vorgibt, konzentriert sich der NVP auf die Herleitung und Festlegung von Umfang und Qualität des Angebotes im Buslinienverkehr (inkl. bedarfsgesteuerter Fahrtangebote) sowie die unmittelbaren Schnittstellen zwischen dem ÖSPV und anderen Verkehrsträgern mit Blick auf kommende Genehmigungs- bzw. Vertragslaufzeiten für den Betrieb des Busverkehrs, welche bis zu 10 Jahre betragen.

1.1 Zuständigkeiten

Die Zuständigkeiten bei der Aufstellung und dem Beschluss, der Anwendung und der Umsetzung und Beachtung des NVP und seiner Vorgaben liegen gemäß dem novellierten ÖPNV-Gesetz für das Saarland¹ bei den örtlichen Aufgabenträgern für den ÖPNV, bei der Genehmigungsbehörde für die Linienverkehre sowie bei den konzessionierten und/oder beauftragten Verkehrsunternehmen.

1.1.1 Aufgabenträger

Der Aufgabenträger (AT), im europäischen Regelwerk für die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste auch als „zuständige Behörde“ bezeichnet, vertritt maßgeblich und federführend das öffentliche Interesse an der Entwicklung und aktiven Ausgestaltung des ÖPNV in seinem Zuständigkeitsbereich bzw. übergreifend zu benachbarten Bereichen (letzteres in Abstimmung mit den jeweils dort verantwortlichen Nachbar-AT). Der Aufgabenträger ist befugt, öffentliche Dienstleistungsaufträge (öDA) an Verkehrsunternehmen zur Erbringung der Verkehrsleistungen, z.B. im Rahmen eines europaweiten Ausschreibungswettbewerbs oder als Direktvergabe an einen internen Betreiber, zu vergeben.

Die Stadt Völklingen ist Teil des Regionalverbandes Saarbrücken. Zur gemeinsamen Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV hatten die ver-

¹ Gesetz Nr. 1908 über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG) vom 30. November 2016

bandsangehörigen Kommunen den Zweckverband öffentlicher Personennahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken (ZPRS) gegründet, der diese Aufgabe vom Regionalverband übernommen hatte.

Seit 01.01.2017 nimmt die Stadt Völklingen die Rolle als Aufgabenträgerin für den ÖPNV wahr. Somit legt die Stadt Völklingen hiermit ihren Nahverkehrsplan vor.

1.1.2 Genehmigungsbehörde

Die Genehmigungsbehörde ist eine Einrichtung des Landes, welche Genehmigungen („Konzessionen“) für den Betrieb von Linienverkehren zur Personenbeförderung erteilt und über Genehmigungsanträge von Verkehrsunternehmen bzw. den „besten Antrag“ im Rahmen eines Genehmigungswettbewerbs entscheidet.

Die Aufgabe der Genehmigungsbehörde für den straßengebundenen ÖPNV nimmt das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlands (MWAEV) wahr.²

1.1.3 Verkehrsunternehmen

Den Verkehrsunternehmen (VU) obliegt die betriebliche Organisation und Durchführung der Verkehrsleistungen. Verkehrsbetriebe werden als gesellschaftsrechtlich privates Unternehmen (klein/mittelständisch, konzerngebunden, anteilig oder vollständig im Besitz der öffentlichen Hand) oder als kommunaler Eigenbetrieb geführt. Die Verkehrsleistungen werden auf den genehmigten Linienverkehren auf eigenwirtschaftlicher Basis oder als gemeinwirtschaftliche Verkehre erbracht.

1.2 Rechtliche Grundlagen

Für den öffentlichen straßengebundenen Personenverkehr (ÖSPV) mit Straßenbahnen, Bussen und alternativen Linienfahrzeugen sind vorrangig die nachfolgend genannten Gesetze und Verordnungen maßgeblich.

1.2.1 EU-Verordnung 1370/2007

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (EU-VO 1370/2007), erlassen am 23.10.2007, ist seit 03.12.2009 in Kraft. Diese gilt in allen Mitgliedsstaaten unmittelbar, regelt die Zulässigkeit finanzieller Ausgleichsleistungen seitens der öffentlichen Hand im Zuge der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen und hat Vorrang gegenüber nationalem Recht, sofern dieses der EU-VO 1370/2007 entgegensteht. Die Verordnung ist insbesondere im Zuge der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen durch finanziellen Ausgleich seitens der öffentlichen Hand anzuwenden. Die Vergabe von

² https://www.saarland.de/organisation_wirtschaftsministerium.htm

Aufträgen für den ÖPNV auf Schiene und Straße muss spätestens ab 03.12.2019 im Einklang mit Artikel 5 der Verordnung erfolgen.³

Gemäß Artikel 4 Absatz 6 dieser Verordnung kann der Aufgabenträger die Betreiber eines öffentlichen Verkehrsdienstes verpflichten, bestimmte Qualitätsstandards einzuhalten und legt diese in den Unterlagen im Vergabeverfahren und den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen fest. Dafür bilden die in diesem NVP beschriebenen Qualitätsanforderungen eine wesentliche Grundlage.

1.2.2 Personenbeförderungsgesetz

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)⁴ stellt den nationalen Rechtsrahmen zur Beförderung von Personen dar. Umfassende Neuregelungen zum Betreiben öffentlicher Linienverkehre, auch um das Bundesrecht in Einklang mit der EU-VO 1370/2007 zu bringen, sind seit 01.01.2013 in Kraft. Es unterliegen die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsbussen und mit Kraftfahrzeugen den Vorschriften dieses Gesetzes. Das PBefG regelt zudem die Verantwortung der Aufgabenträger als zuständige Behörden zur Definition einer ausreichenden Verkehrsbedienung.

1.2.3 Regionalisierungsgesetz

Die jeweiligen Zuständigkeiten für den Öffentlichen Verkehr in Bezug auf Bund und Länder sind grundsätzlich im Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG)⁵ festgelegt.

Das RegG legt die bundeseinheitliche Zielsetzung (ausreichende Verkehrsbedienung = Daseinsvorsorge) und die Finanzierungsgrundlagen des Bundes, vor allem in Bezug auf die Sicherstellung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), bis zum Jahr 2031 fest. Die Finanzierungsverantwortung für den straßengebundenen ÖPNV liegt aber bei den einzelnen Bundesländern.

1.2.4 Nahverkehrsgesetz für das Saarland

Das Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG)⁶ regelt die konkreten Anforderungen an den ÖPNV in der Zuständigkeit der Länder, insbesondere die Benennung der Behörden zur Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft und die Aufstellung von Nahverkehrsplänen.

Zum 01.01.2017 ist eine novellierte Fassung des ÖPNVG in Kraft getreten. Nachdem in Folge der EU-Verordnung 1370/2007 der bundesgesetzliche Rahmen (PBefG, RegG) neu geregelt wurde, bestand auch Anpassungsbedarf bei den landesgesetzlichen Vorgaben wie folgt:

³ vgl. Art. 8 (2) VO (EG) 1370/2007

⁴ Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 14 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808) geändert worden ist

⁵ Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 19 Absatz 23 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234) geändert worden ist

⁶ Gesetz Nr. 1908 über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG) vom 30. November 2016

- Vorgabe eines einheitlichen Rahmens zur Gestaltung des Nahverkehrs durch allgemeine Anforderungen an einen zeitgemäßen ÖPNV,
- Anpassung der Regelungen zur Übertragung der Aufgabenträgerschaft auf Städte und Gemeinden mit eigenem Verkehrsbetrieb als Grundlage für die rechtssichere Erteilung eines Dienstleistungsauftrages an einen internen Betreiber nach Artikel 5 Absatz 2 der EU-Verordnung,
- Verpflichtung zur Kooperation der Aufgabenträger untereinander, zur Zusammenarbeit der Aufgabenträger mit den Verkehrsunternehmen sowie weitergehende Mitwirkungsrechte der Aufgabenträger zu Gunsten einer integrierten Verkehrsgestaltung,
- Ersatz der Ausgleichsregelung des Bundes für vergünstigte Zeitkarten im Ausbildungsverkehr (Regelung nach § 45a PBefG) durch eine Landesregelung.

1.2.5 Weitere Rechtsgrundlagen im Kontext

Die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)⁷ gilt für Verkehrsunternehmen, die Fahrgäste mit Kraftfahrzeugen oder Obussen befördern, welche den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes unterliegen.

Darüber hinaus sind für die Ausgestaltung und Entwicklung des ÖPNV die Ziele der Raumordnung und weiterer Interessengruppen zu berücksichtigen. Die Anforderungen an den ÖPNV leiten sich dabei vorwiegend aus dem Saarländisches Landesplanungsgesetz⁸ ab.

Maßgebliche Grundlagen für den Bau und Betrieb des öffentlichen Personenverkehrs im schienenengebundenen Verkehr, der nicht in den Aufgabenbereich dieses NVP fällt, befinden sich unter anderem in folgenden Gesetzen und Verordnungen:

- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)⁹,
- Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO)¹⁰ für regelspurige Eisenbahnen.

1.3 Betriebliche und wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Der ÖPNV in der Stadt Völklingen im Nachbarortsverkehr wird mittels Buslinien durchgeführt, die alle Stadtteile erschließen und regelmäßig miteinander verbinden, ergänzt durch weitere Fahrten vorrangig für den Schülerverkehr und durch Anruf-Sammel-Taxi-Angebote (AST) v. a. abends und am Wochenende.

⁷ Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 21. Juni 1975 (BGBl. I S. 1573), die zuletzt durch Artikel 483 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist

⁸ Gesetz Nr. 1731 Saarländisches Landesplanungsgesetz (SLPG) vom 18. November 2010 (Amtsbl. I S. 2599)

⁹ Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808) geändert worden ist

¹⁰ Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 26. Juli 2017 (BGBl. I S. 3054) geändert worden ist

Die Stadt Völklingen finanziert den Bau bzw. Unterhalt der Haltestellen und bestellt Zusatzfahrten für den Grundschulverkehr.

1.3.1 Betriebsorganisation im straßengebundenen ÖPNV

Der Verkehrsbetrieb der Stadt Völklingen ist die Verkehrsbetriebe Völklingen GmbH (nachfolgend kurz VVB). Das Verkehrsunternehmen ist dabei ein Tochterunternehmen der Stadtwerke Völklingen Holding GmbH, welche wiederum eine 100-prozentige Tochter der Stadt Völklingen sind.¹¹ Die VVB erbringt ihre Verkehrsleistungen als integriertes Gesamtnetz im Sinne eines Linienbündels.

Das Bedienungsgebiet der Völklinger Verkehrsbetriebe GmbH beschränkt sich dabei nicht nur auf das Stadtgebiet Völklingens selbst, sondern erstreckt sich mit ein- und ausbrechenden Linien weiterhin in die angrenzenden Kommunen Püttlingen, Wadgassen, Bous und Saarbrücken. Durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) stellen die VVB wegen der besonderen regionalen Verpflichtungen auch Verkehrsleistungen für die Stadt Püttlingen zur Verfügung.

Derzeit betreiben die VVB mit 37 Fahrzeugen 11 regelmäßige, zum großen Teil vertaktete Linien und darüber hinaus 16 Verstärkerlinien, deren Fahrten vorrangig der Schülerbeförderung zu den Grund- und weiterführenden Schulen dienen. Die VVB halten zu diesem Zweck einen Betriebshof mit angeschlossener Werkstatt, zentral im Stadtgebiet liegend, eine Betriebsleitstelle sowie ein zentral gelegenes Kundenzentrum. Sie beschäftigen derzeit 69 Personale.

Weitere Unternehmen, die im Stadtgebiet Völklingen Verkehrsleistungen im ÖSPV ausschließlich auf einbrechenden Linien aus den Nachbarregionen erbringen, sind

- Aloys Baron GmbH, Großrosseln,
- Lay-Reisen on tour GmbH, Püttlingen/ Saar-Bus GmbH, Saarbrücken,
- KVS GmbH, Saarlouis,
- Saarbahn GmbH.

1.3.2 Eckdaten zur Finanzierung des ÖPNV

Der Haushalt der Stadt Völklingen umfasst die Finanzierung der ÖSPV-Infrastruktur (Haltestellen) und des Betriebs der Grundschulverkehre im Rahmen des ÖPNV. Die sonstige Finanzierung des Liniennetzes der VVB erfolgt über den steuerlichen Querverbund mit dem Stadtwerke-Konzern.

Im Jahr 2015 wurden keine Haushaltsmittel zur Finanzierung der ÖSPV-Infrastruktur verausgabt. Ein festes bzw. regelmäßiges Budget für Haltestellenaus- und -neubauten besteht somit nicht.

Für die Finanzierung der Grundschulverkehre wurden im Jahr 2015 Mittel in Höhe von rd. 316.000 € aufgewendet.

Per Stadtratsbeschluss vom 07.07.2015 wurde die Zuwendung der Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG für die Schülerbeförderung neu geregelt.

¹¹ <http://www.sw-vk.de/index.php?id=146>

Einnahmen aus der Ablösung von Stellplätzen werden nicht zur Finanzierung des ÖPNV herangezogen.

1.4 Übergeordnete Planungsinstrumente

Planungsvorgaben von übergreifender Bedeutung für die Gestaltung des ÖPNV vor Ort liefern die Raumordnungsplanung und die Verkehrsentwicklungsplanung des Saarlandes. Wesentliche Anforderungen an den ÖPNV formulieren auch die Klimaschutzkonzepte des Landes und des Regionalverbandes.

1.4.1 Landesplanung

Der zu Grunde liegende landesweite Raumordnungsplan des Saarlandes wird unter der Bezeichnung „Landesentwicklungsplan“ aufgestellt – differenziert in die Teilabschnitte „Umwelt“ (in Kraft seit 2004) und „Siedlung“ (in Kraft seit 2006). Die dem ÖPNV übergeordneten Ziele und Leitlinien aus der Raumordnung sind maßgeblich im Teilabschnitt „Siedlung“ zu entnehmen. Die wesentlichen Aussagen werden in Kapitel 3. Anforderungsprofil dargelegt.

1.4.2 Verkehrsentwicklungsplanung Saarland

Der letzte durch den Landtag des Saarlandes verabschiedete offizielle Verkehrsentwicklungsplan stammt aus dem Jahr 1998. Die Fortschreibung ist aktuell in Bearbeitung¹².

Eines der wichtigsten im VEP verankerten Vorhaben, die Bildung eines Verkehrsverbundes, ist mit der Gründung des saarVV im Jahr 2005 realisiert worden. Die Schieneninfrastruktur (v. a. Saarbahn), wie im VEP 1998 festgelegt, ist vollständig ausgebaut und in Betrieb genommen worden. Die Taktstruktur wurde in den vergangenen Jahren weiterentwickelt und verbessert. Das Netz der RegioBus-Linien wurde erheblich ausgebaut, u. a. mit der R 13 von Überherrn nach Saarbrücken, die innerhalb der Gemeinde Wadgasen mit dem Stadtverkehr Völklingen verknüpft ist.

1.4.3 Klimaschutzkonzept

Als wesentliche übergeordnete Bausteine des Klimaschutzes sind folgende Konzepte zu nennen:

- Saarländisches Klimaschutzkonzept 2008 – 2013¹³,
- Integriertes Klimaschutzkonzept für den Regionalverband Saarbrücken.¹⁴

Die wesentlichen Aussagen werden wiederum in Kapitel 3. Anforderungsprofil dargelegt.

¹² <https://www.vep.saarland>

¹³ http://research.fit.edu/sealevelriselibrary/documents/doc_mgr/420/Saarland_Ministry_of_Environment._2008._Saarland_Climate_Action_Plan.pdf

¹⁴ <http://www.regionalverband-saarbruecken.de/natur/klimaschutz/klimaschutzkonzept.html>

1.5 *Aufstellung des Nahverkehrsplans*

Das Kapitel benennt die maßgeblichen Aufgaben des NVP sowie methodische Anmerkungen zum Aufstellungsprozess. Des Weiteren wird der für den NVP relevante Nahverkehrsraum abgegrenzt, sowohl nach räumlichen als auch rechtlich-organisatorischen Kriterien (Zuständigkeiten jeweils nach Gebietskörperschaften und nach genehmigten Linienverkehren).

1.5.1 *Grundlagen und Aufgaben*

Gemäß dem PBefG definiert der zuständige Aufgabenträger die Anforderungen an einen NVP (PBefG § 8 (3)):

- Anforderungen an einen ausreichenden Umfang und eine ausreichende Qualität des Verkehrsangebotes,
- Anforderungen an die Umweltqualität,
- Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen.

Im Zuge dessen hat er die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01.01.2022 zu berücksichtigen. Gleichwohl sind Ausnahmen von dieser Frist im NVP konkret zu benennen und zu begründen.

Weiterhin sind bei der Aufstellung des NVP neben den vorhandenen Unternehmen weitere Interessensgruppen frühzeitig zu beteiligen bzw. anzuhören. Dies betrifft Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte sowie Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände. Die Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

Die landesrechtlichen Anforderungen an den NVP werden gemäß ÖPNVG § 11 (2) definiert. Dabei sind bei der Aufstellung eines NVP folgende Mindestinhalte zu beachten:

- Vorgaben aus dem Verkehrsentwicklungsplan des Landes,
- Ziele der Raumordnung und Landesplanung, des Umweltschutzes und des Städtebaus,
- siedlungsstrukturelle und demografische Entwicklung und die sich daraus ergebenden Potentiale für den ÖPNV einschließlich möglicher flexibler Bedienformen und Bürgerbusangebote,
- gemäß dem Personenbeförderungsgesetz sind die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, wobei Ausnahmen konkret benannt und begründet werden müssen,
- eine Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs einschließlich der Verkehrsinfrastruktur und dessen Bewertung, Darstellung des Strecken- und Liniennetzes sowie Vorgaben zur integrierten Steuerung der Verkehrsentwicklung, insbesondere zu Bedienungs- und Verbindungsstandards sowie zur Beförderungs- und Erschließungsqualität,

- Anforderungen an Fahrzeuge und die sonstige Infrastruktur,
- die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit,
- Darstellung der Schnittstellen zum regionalen Verkehr und zu anderen Verkehrsträgern,
- Darstellung der Hierarchie des Liniennetzes (außerhalb des Lokalverkehrs),
- Definition von Kriterien und Mindestanforderungen an die Informations- und Kommunikationstechnologie (Echtzeitinformationen und Anschlussmanagement),
- Gemeinsame Definition grenzüberschreitender Verbindungen mit den angrenzenden Gebietskörperschaften in Deutschland, Frankreich und Luxemburg.

Der NVP bildet den Rahmen für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV in der Stadt Völklingen und legt im Zuge dessen quantitative und qualitative Bedienungsstandards und Vorgaben zu Leistungsumfang einschließlich Taktstruktur und ihrer Erbringung fest. Betriebliche Einzelheiten werden durch den NVP nicht definiert und obliegen weiterhin im Gestaltungsrahmen der Verkehrsunternehmen.

Neben den inhaltlichen Anforderungen an den NVP gemäß ÖPNVG ist bei der Aufstellung

- das Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften herzustellen,
- der NVP im Einvernehmen mit angrenzenden Gemeinden, welche nach § 5 ÖPNVG selbst Aufgabenträger sind, aufzustellen und
- die Abstimmung zwischen den beteiligten Aufgabenträgern bei Landesgrenzen überschreitenden Verkehren sicherzustellen.

Neben den beteiligten Aufgabenträgern sind die vorhandenen Unternehmer bzw. Interessenvertretungen der kommunalen und privaten Verkehrsunternehmen frühzeitig anzuhören. Bei Bedarf können durch den Aufgabenträger weitere Interessengruppen in die Anhörung bzw. Beteiligung integriert werden. Der NVP ist spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Zusammenfassend soll mit der Aufstellung des NVP eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV geschaffen und ein abgestimmtes Vorgehen gesichert werden. Es sollen die derzeit bestehenden bzw. noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen berücksichtigt und die Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und dessen Finanzierung festgelegt werden.

1.5.2

Anmerkungen zum methodischen Vorgehen

Das methodische Vorgehen bei der Aufstellung des NVP orientiert sich an den gesetzlichen Anforderungen gemäß PBefG und ÖPNVG. Neben den rechtlichen Anforderungen werden die Anforderungen gemäß anerkannter Standards und Regelwerke, wie durch den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) herausgegeben, sowie gemäß den bestehenden Vorgaben der Stadt Völklingen zu den Qualitätsstandards im straßengebundenen ÖPNV als Bezugsbasis herangezogen.

Die statistischen Informationen und Grundlagendaten stammen im Wesentlichen aus den Datenbeständen des Statistischen Landesamtes Saarland, der Bundesagentur für Arbeit sowie der Stadt Völklingen.

Der gesetzlichen Vorgabe zur Beteiligung Dritter an der Konzeption des NVP wird wie folgt entsprochen:

- Beteiligungskonferenz mit den Verkehrsunternehmen, die konzessionierte ÖSPV-Leistungen innerhalb der Stadt Völklingen erbringen,
- schriftliches Anhörungsverfahren nach Vorlage der Entwurfsfassung des NVP mit Dokumentation und Abwägung aller Stellungnahmen im Anhang des Berichts,
- außerdem laufende Befassung der Zwischenergebnisse im Unterausschuss ÖPNV der Stadt Völklingen.

Zugleich werden die Ergebnisse und Anregungen zur ÖPNV-Gestaltung aus der Bürgerwerkstatt zum VEP im November 2015 im Rahmen der Aufstellung des NVP mitberücksichtigt. Die Verwendung von Daten und Informationen im Rahmen der Analyse erfolgt ebenfalls in weitgehender Abstimmung zwischen VEP und NVP.

1.5.3 Abgrenzung des Nahverkehrsraums

Der Nahverkehrsraum, d. h. das Untersuchungsgebiet für den NVP, lässt sich durch seine räumliche Abgrenzung und Gliederung sowie durch die verkehrliche Abgrenzung nach konzessionierten ÖSPV-Linien beschreiben.

Räumliche Abgrenzung

Die räumliche Abgrenzung des Planungsgebiets umfasst das Stadtgebiet Völklingens, gegliedert in die Stadtteile Fenne, Fürstenhausen, Geislautern, Heidstock, Innenstadt, Lauterbach, Ludweiler, Luisenthal, Röchlinghöhe und Wehrden. Zur detaillierten Betrachtung der Raumstruktur und des Verkehrsangebots werden die Stadtteile zum Teil weiter in insgesamt 16 Verkehrszellen unterteilt. Als Grundlage für die weitere statistische Gliederung dienen die 2014 festgelegten Wahlbezirke.¹⁵

Verkehrsbeziehungen und ÖPNV-Nachfrage werden maßgeblich bestimmt durch die siedlungsstrukturelle Ausprägung eines (Teil)Raums. Der VDV empfiehlt je nach Siedlungs- und Nutzungsdichte die Einordnung der Verkehrszellen in drei Kategorien¹⁶:

- | | |
|--|--|
| • Zentraler Bereich (ZB) | verstädtertes Gebiet mit zentraler Funktion |
| • Gebiet mit hoher Nutzungsdichte (HN) | Gebiet mit geschlossener Bebauung, z.B. an den zentralen Bereich an- |

¹⁵ Im Rahmen der Europa- und Kommunalwahlen 2014 erfolgte die Einteilung Völklingens in Wahlbezirke zur Erhebung u.a. statistischer Kennzahlen bezüglich der demographischen Situation.

¹⁶ VDV-Schrift 6/2001, 6f.

schließend, und hoher Konzentration an Einwohnern, Arbeitsplätzen oder Ausbildungsplätzen

- Gebiet mit geringer Nutzungsdichte (GN)

übrige städtische strukturierte Gebiete, die verkehrlich dem Mittelzentrum zuzuordnen sind

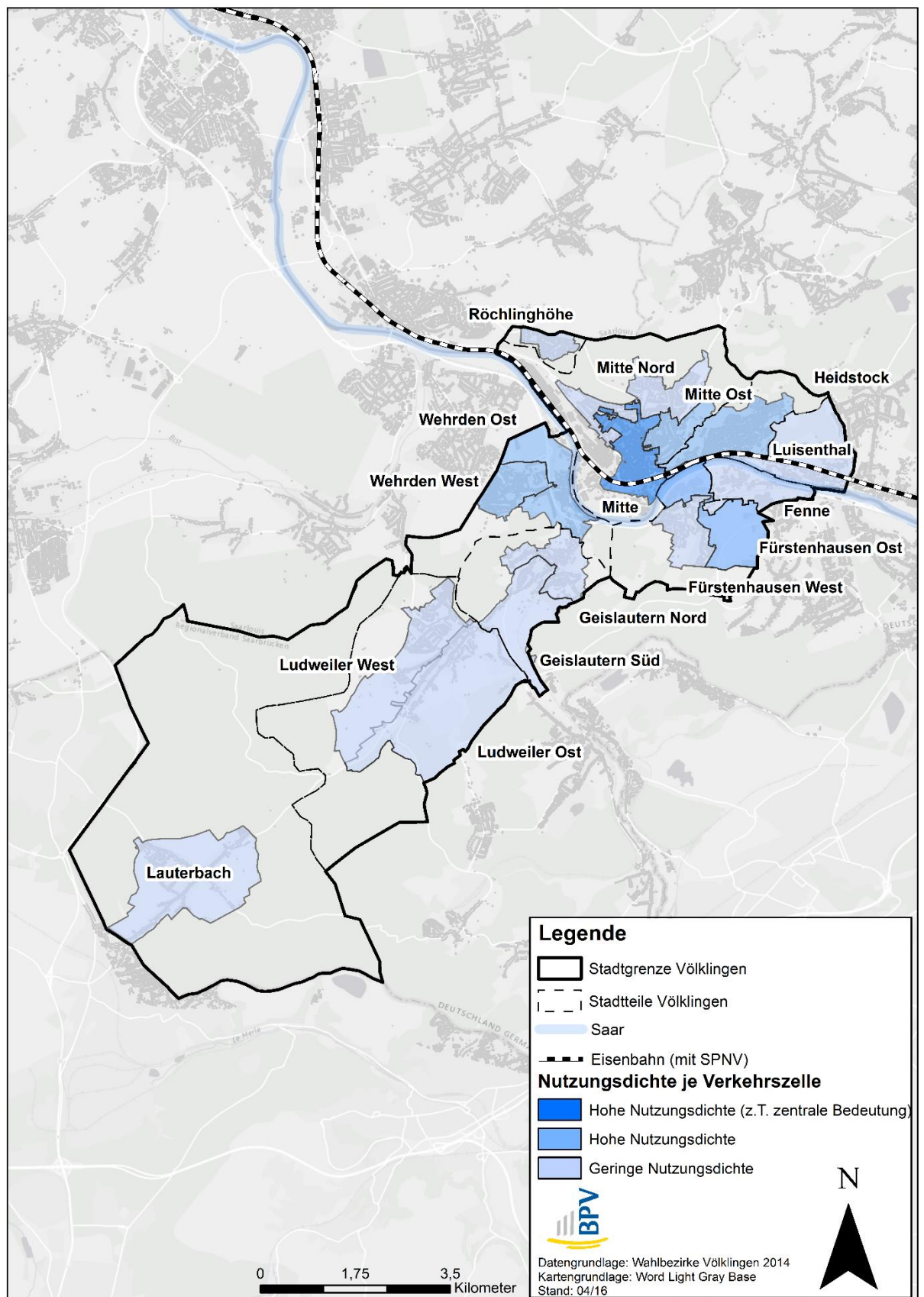
Tabelle 1 zeigt die zuvor beschriebene Gliederung der Verkehrszellen je Stadtteil mit der Einstufung nach Dichtekategorien und den vorwiegenden ÖPNV-relevanten Nutzungen vor Ort.

Tabelle 1: Übersicht Verkehrszellen der Stadt Völklingen auf Grundlage der Wahlbezirke

Stadtteil	Nr.	Verkehrszelle	Wahlbezirke	Kategorie	Vorwiegende Nutzungen
Fenne	1	Fenne	17	GN	Wohnen, Gewerbe
Fürstenhausen	2	Fürstenhausen West	18, 19	GN	Wohnen
	3	Fürstenhausen Ost	18, 19	HN	Gewerbe
Geislautern	4	Geislautern Nord	20, 21	GN	Wohnen
	5	Geislautern Süd	22	GN	Wohnen, Gewerbe, Ausbildung
Heidstock	6	Heidstock	12, 13, 14, 15	HN	Wohnen
Innenstadt	7	Innenstadt Mitte	5, 7, 9, 10	ZB	Wohnen, Gewerbe, Versorgung
	8	Innenstadt Mitte Ost	2, 3	HN	Wohnen, Ausbildung
	9	Innenstadt Mitte Nord	1, 4, 6, 8	GN	Wohnen
Lauterbach	10	Lauterbach	32, 33	GN	Wohnen
Ludweiler	11	Ludweiler Ost	27, 28	GN	Wohnen, Versorgung
	12	Ludweiler West	29, 30, 31	GN	Wohnen, Ausbildung
Luisenthal	13	Luisenthal	16	GN	Wohnen, Gewerbe
Röchlinghöhe	14	Röchlinghöhe	11	GN	Wohnen
Wehrden	15	Wehrden West	23, 24, 25	HN	Wohnen
	16	Wehrden Ost	26	HN	Wohnen, Gewerbe

Die auf Grundlage der Wahlbezirke vorgenommene Einteilung der Stadt Völklingen in die entsprechenden Verkehrszellen mit Nutzungsdichte gemäß VDV-Vorgabe zeigt Karte 1.

Karte 1: Stadt Völklingen – räumliche Abgrenzung und Einteilung in Verkehrszellen



Verkehrliche Abgrenzung

Neben der raumstrukturellen Gliederung des Stadtgebiets Völklingen wird auch eine verkehrliche Abgrenzung des Nahverkehrsraums vorgenommen, auf den sich der NVP für die Stadt Völklingen bezieht.

Eine Auflistung der die Stadt Völklingen bedienenden Linien der VVB sowie weiterer Verkehrsunternehmen mit Angabe der derzeitigen Aufgabenträgerzuordnung¹⁷ enthält Tabelle 2.

Dies betrifft einerseits die Linien, die von der VVB als Tochterunternehmen der Stadtwerke Holding und somit unter städtischer Regie betrieben werden. Hierbei handelt es sich sowohl um Stadtgebietslinien, als auch um ausbrechende Linien, die Nahverkehrskorridore in benachbarte Städte und Gemeinden mitbedienen. Für die nachfolgend genannten Linien hat die Stadt Völklingen die federführende Aufgabenträgerfunktion seit 01.01.2017 inne:

- Linien 183 (mit N83) und 184 (stadtinterne Linien),
- Ergänzungslinien zur Schülerbeförderung: Linien 880, 881, 882, 883, 884, 885, 887, 888, 889, 893, 894 und 898 (stadtinterne Linien),
- Linien 110, 180 (mit N80), 181, 182, 185, 186, 187, 189 (mit N89), N14 und N34 (ausbrechende Linien),
- Ergänzungslinien zur Schülerbeförderung: Linien 886, 890, 891, 892, 895, 896 und 899 (ausbrechende Linien).

Die verkehrliche Betrachtung umfasst andererseits einbrechende ÖPNV-Linien, die aus den Gebieten benachbarter Städte, Gemeinden bis nach Völklingen führen. Der größere Leistungsanteil der Linien (in Nutzwagen-km) sowie die maßgebliche verkehrliche Bedeutung liegen in diesen Fällen außerhalb der Stadt Völklingen. Die federführende Aufgabenträgerschaft für diese Linien liegt beim ZPRS bzw. beim Landkreis Saarlouis. Es handelt sich um folgende Linien:

- Linien 166, 167, 190, 195, 425 und 428.

¹⁷ Die Aufgabenträgerzuordnung bezieht sich auf den Status Quo mit dem Stand von März 2016.

Tabelle 2: Linienverkehre im Stadtgebiet Völklingen (Bestand)

Linie	Verlauf (Hin+Rück)	Derz. VU	Konzession bis	AT federführend	Weitere AT
110	Saarbrücken – Luisenthal – Völklingen	VVB/ Saar-bahn	31.12.2023	VK	SB
166	Großrosseln – Geislautern – Fürstenhausen - Saarbrücken	Baron	31.07.2025	ZPRS	VK, SB
167	Naßweiler – Dorf im Warndt/ Emmersweiler – Geislautern	Baron	31.07.2025	ZPRS	VK
180	Völklingen – Heidstock – Luisenthal – Völklingen	VVB	31.12.2023	VK	SB
N80	Nachttaxi Völklingen – Heidstock				
181	Völklingen – Luisenthal (- Altenkessel) – Heidstock – Völklingen	VVB	31.12.2023	VK	SB
182	Völklingen – Röchlinghöhe – Bous	VVB	31.12.2023	VK	SLS
183	Völklingen – Schulzenfeld (- Röchlinghöhe)	VVB	31.12.2023	VK	---
N83	Nachttaxi Völklingen – Röchlinghöhe				
184	Völklingen – Ludweiler – Lauterbach	VVB	31.12.2023	VK	---
185	Völklingen – Geislautern – Ludweiler – Werbeln	VVB	31.12.2023	VK	SLS
186	(Heidstock -) Völklingen – Wehrden - Hostenbach – Schaffhausen – Wadgassen	VVB	31.12.2023	VK	SLS
187	(Heidstock -) Völklingen – Wehrden – Hostenbach	VVB	31.12.2023	VK	SLS
189	Völklingen – Fürstenhausen – Fenne – Klarenthal	VVB	31.12.2023	VK	SB
N89	Nachttaxi Völklingen – Fürstenhausen – Fenne – Klarenthal				
190	Lebach – Heusweiler – Püttlingen – Völklingen	Lay/ Saar-Bus	31.12.2019	ZPRS	VK, SLS
195	Völklingen – Püttlingen – Riegelsberg Süd	VVB/ Lay	31.12.2019	ZPRS	VK
425	Völklingen – Bous – Saarwellingen – Reisbach	KVS	31.12.2018	SLS	VK
428	Völklingen – Bous – Wadgassen – Lisdorf – Saarlouis	KVS	31.12.2018	SLS	VK

Stand: Fahrplan 2014/2015, gültig ab 15.12.2014; AT-Zuordnung Stand 01.01.2017
Fortsetzung s. nächste Seite

Linie	Verlauf (Hin+Rück)	Derz. VU	Konzession bis	AT federführend	Weitere AT
880	<i>Schülerverkehre Grundschulen</i> Schlossparkschule Geislautern	VVB	31.12.2020	VK	---
881	Grundschule Röchlinghöhe				
882	Neckarschule Heidstock				
883	Grundschule Hasseleich				
884	Regenbogenschule Wehrden				
885	GS Bergstraße - Stadtbad				
887	GS Haydnstr. – VK Stadtbad				
888	GS Ludweiler – Ludweiler				
889	Grundschule Lauterbach				
886	<i>Schülerverkehr</i> Wehrden – Ludweiler – Lauterbach – Erw. RS Überherrn	VVB	31.12.2023	VK	SLS
	<i>Schülerverkehre weiterführende Schulen</i>	VVB	31.12.2023	VK	SB
890	Völklingen – Heidstock – Altenkessel				
891	Völklingen – Luisenthal – Altenkessel				
893	Schulzenfeld – Völklingen				
894	Völklingen – Ludweiler – Lauterbach				
898	VK – Fürstenhausen – Fenne				
899	VK – Fürstenhausen – Fenne – K'thal				
	<i>Schülerverkehre weiterführende Schulen</i>	VVB	31.12.2023	VK	SLS
892	Völklingen – Röchlinghöhe – Bous				
895	VK – Ludweiler – Differten – F'weiler				
896	VK – Hostenbach – Wadgassen				
N14	Saarbrücken – Burbach – Völklingen – Wehrden	VVB/ Saar-bahn	30.06.2021	ZPRS	VK, SB
N34	(Saarbrücken -) Völklingen – Ludweiler – Lauterbach	VVB/ Saar-bahn	30.06.2021	ZPRS	VK, SB

Stand: Fahrplan 2014/2015, gültig ab 15.12.2014; AT-Zuordnung Stand 01.01.2017

2 Bestandsanalyse

Mit der Bestandsanalyse werden die bestehende Raum- und Verkehrsstruktur, und die Daten zu Umfang und Qualität des derzeitigen ÖPNV-Angebotes für den Nahverkehrsraum Völklingen dargestellt.

2.1 Strukturdaten

Im folgenden Kapitel werden die Bestandsinformationen zur Raumstruktur, zur Bevölkerung und zur Verkehrssituation in der Stadt Völklingen dargestellt und bewertet.

2.1.1 Raumstruktur

Die Stadt Völklingen (Lage: nördliche Länge 49°15 N / östliche Breite 6°51 E) liegt an der Saar zwischen dem Mittelzentrum Saarlouis und der Landeshauptstadt Saarbrücken. Das Stadtgebiet grenzt

- innerhalb des Regionalverbandes Saarbrücken im Nordosten an die Stadt Püttlingen, im Osten an das Oberzentrum Saarbrücken und im Südosten an die Gemeinde Großrosseln,
- im Nordwesten an den Landkreis Saarlouis mit den Gemeinden Wadgassen und Bous sowie
- im Süden an das Staatsgebiet Frankreichs.

Die Stadt Völklingen wird gemäß der Landesentwicklung einer Siedlungsachse 1. Ordnung, die sich von Strasbourg (Frankreich) her über Saarbrücken, Saarlouis und Merzig bis nach Trier erstreckt, zugeordnet und als Mittelzentrum eingestuft.¹⁸

Das nächstgelegene Oberzentrum bildet die Landeshauptstadt Saarbrücken. Nördlich und östlich benachbarte Oberzentren sind Trier, Mainz und Kaiserslautern in Rheinland-Pfalz. Auf französischer Seite sind Metz und Strasbourg als Orte mit vergleichbar oberzentraler Funktion zu nennen. Als Mittelzentren sind in näherer Umgebung Saarlouis, Dillingen, Lebach und St. Ingbert ausgewiesen.

Raumordnerisch wird die Mittelstadt Völklingen sowohl als Kernzone (Stadtregion mit engmaschigem Verflechtungsbereich als Band zwischen Dillingen, Saarbrücken, Neunkirchen und Homburg) als auch als Randzone des Verdichtungsraumes ausgewiesen. Sämtliche Stadtteile Völklingens bis auf Ludweiler und Lauterbach werden zur Kernzone gezählt. Die zuletzt genannten Stadtteile sind der Randzone des Verdichtungsraumes zuzuordnen. Hieraus ergeben sich unterschiedliche Anforderungen bezüglich Stadtplanung, Landesplanung, Raumordnung sowie Verkehrsplanung.¹⁹

¹⁸ Landesentwicklungsplan des Saarlandes 2006 - Teilabschnitt Siedlung, S. 15f. Die Einteilung der Siedlungsachsen erfolgt anhand der Erreichbarkeit der an der Achse liegenden zentralen Orte. Der Erreichbarkeit der zentralen Orte durch den ÖPNV wurde deshalb eine besondere Bedeutung zugesprochen. Infolgedessen sind Siedlungsachsen 1. Ordnung höher zu bewerten, da innerhalb kurzer Abstände sowohl Mittelzentren als auch Oberzentren und somit gleichwohl eine Vielzahl öffentlicher und privater Dienstleistungseinrichtungen sowie Arbeitsstätten erreicht werden.

¹⁹ Landesentwicklungsplan des Saarlandes 2006 – Teilabschnitt Siedlung, S. 15f.

Die Fläche der Stadt Völklingen beträgt insgesamt rund 67 km². Tabelle 3 weist dabei die jeweiligen Flächennutzungen nach Stadtteilen aus.

Tabelle 3: Flächenausdehnungen in Völklingen nach Stadtteilen und Nutzungen (Auswahl)²⁰

Stadtteil	Fläche [km ²]	Anteil Bau*	Anteil Offenland	Anteil Verkehr	Anteil Erholung**
Fenne	0,95	70,00 %	9,30 %	15,60 %	5,10 %
Fürstenhausen	4,79	42,50 %	20,60 %	3,90 %	33,00 %
Geislautern	4,19	24,70 %	32,80 %	3,70 %	38,70 %
Heidstock	2,15	56,60 %	5,90 %	4,20 %	33,30 %
Röchlinghöhe	0,68	47,60 %	0,00 %	2,40 %	50,00 %
Lauterbach	26,08	4,40 %	9,00 %	0,50 %	86,04 %
Ludweiler	13,07	16,80 %	26,40 %	0,90 %	55,90 %
Luisenthal	2,22	58,20 %	6,20 %	6,80 %	28,70 %
Innenstadt	8,65	56,50 %	2,60 %	5,70 %	35,10 %
Wehrden	4,32	44,70 %	18,00 %	4,90 %	32,40 %
Summe/ Mittelwert	67,10	23 %	14 %	3 %	60 %

* Bodennutzung inkl. Siedlung, Gewerbe, Freiräume und Rohstoffwirtschaft

** Erholungsflächen inkl. Wald und Gewässer

Die Stadtstruktur Völklingens lässt sich wie folgt charakterisieren:

- Grundsätzliche Prägung durch die Montanindustrie und großflächige Industriebauten der Stahlerzeugung entlang der Saar (Völklinger Hütte) und noch vorhandenen Werksiedlungen,
- Stahlwerk (Saarstahl AG), Kraftwerk Fenne, ehemalige Raffinerien und Kokerei, ehemalige Grube Luisenthal als im Stadtbild bedeutende Industrieanlagen²¹,
- homogene Siedlungsstruktur im Zuge der Achse Wehrden, Fürstenhausen, Fenne, Stadtmitte, Heidstock, Luisenthal mit eher dichter, städtischer Bebauung (überdurchschnittlicher Anteil an Bauflächen),
- eher dörfliche Prägung der südlichen Stadtteile Geislautern, Ludweiler und Lauterbach (hoher Anteil an Offenland- und Erholungsflächen),
- nahtloser Übergang der Besiedlungen im Osten zur Stadt Saarbrücken (Altenkessel), im Westen zur Gemeinde Wadgassen (Hostenbach),
- exponierte Lage der Röchlinghöhe im Nordwesten der Stadt.

2.1.2 Bevölkerungsdaten und Demografie

Am 31.12.2014 lebten insgesamt 39.506 Einwohner (EW) im Stadtgebiet Völklingen²². Dies entspricht bezogen auf die Gesamtfläche der Stadt Völklingen einer Bevölkerungsdichte von 589 EW/km².

Tabelle 4 weist die Einwohner der vier größten Städte im Saarland aus.

²⁰ Masterplan Raumanalyse 2010, S. 30ff

²¹ Städtebauliches Entwicklungskonzept Stadt Völklingen 2007, S. 54.

²² Nach Angaben der Stadt Völklingen (über Homepage abgerufen am 31.12.2014): <http://www.voelklingen.de/index.php?id=244>. Laut Statistischem Landesamt beziffert sich die Gesamtbevölkerung der Stadt Völklingen am 31.12.2014 auf 38.651 Einwohner.

Tabelle 4: Bevölkerung der vier größten Städte im Saarland

Stadt	EW	Gesamtfläche (km²)	EW/km² [Gesamtfl.]
Saarbrücken	176.926	167,1	1.059
Neunkirchen	45.794	75,1	610
Homburg	41.504	82,7	502
Völklingen	39.506	67,1	589

Damit ist die Stadt Völklingen nach Saarbrücken, Neunkirchen und Homburg die viertgrößte Stadt des Saarlandes.

Bevölkerung in den Stadtteilen und nach Verkehrszellen

Die absoluten Bevölkerungszahlen je Stadtteil und Verkehrszelle sind der folgenden Tabelle 5 zu entnehmen. Dabei ist zu unterscheiden zwischen den Kennwerten auf Basis der Angaben des Statistischen Landesamtes Saarland sowie den Angaben auf Grundlage der Wahlbezirke der Kommunal- und Europawahlen 2014²³. Als Bezugsbasis für die Kennwerte der EW je km² dienen zur besseren Vergleichbarkeit die reinen Siedlungsflächen der einzelnen Stadtteile bzw. Verkehrszellen.

Tabelle 5: Einwohner Stadt Völklingen nach Stadtteilen und Verkehrszellen

Stadtteil	EW [Stadtteil]	EW/km² [Siedl.fl.]	Nr.	Verkehrszelle	EW [Verkehrszelle]	EW/km² [Siedl.fl.]
Fenne	906	2.673	1	Fenne	906	2.673
Fürstenhausen	2.242	3.356	2	Fürstenhausen West	2.242	3.356
			3	Fürstenhausen Ost	0	0
Geislautern	2.966	2.746	4	Geislautern Nord	2.030	2.900
			5	Geislautern Süd	936	2.463
Heidstock	4.426	4.207	6	Heidstock	4.426	4.207
Innenstadt	12.506	4.365	7	Innenstadt Mitte	4.343	4.635
			8	Innenstadt Mitte Ost	2.765	4.481
			9	Innenstadt Mitte Nord	5.398	4.117
Lauterbach	2.623	2.062	10	Lauterbach	2.623	2.062
Ludweiler	5.835	2.860	11	Ludweiler Ost	2.427	2.612
			12	Ludweiler West	3.408	3.068
Luisenthal	1.634	2.765	13	Luisenthal	1.634	2.765
Röchlinghöhe	1.289	3.696	14	Röchlinghöhe	1.289	3.696
Wehrden	5.079	3.972	15	Wehrden West	2.965	4.459
			16	Wehrden Ost	2.114	3.445
Summe/ Mittelwert	39.506	3.425			39.506	3.425

Quelle: Stadt Völklingen, eigene Berechnungen

Bei der vergleichenden Betrachtung der Stadtteile ist festzuhalten:

- Die meisten Menschen leben in der Innenstadt von Völklingen, die wenigsten im Stadtteil Fenne.
- Die bezogen auf die Siedlungsfläche am dichtesten besiedelten Stadtteile sind die Innenstadt und Heidstock. Die geringste Siedlungsdichte weisen demnach Lauterbach und Fenne auf.

23 Die weiterführenden Auswertungen der Bestandsanalyse erfolgen auf Grundlage der statistischen Daten der Wahlbezirke der Kommunal- und Europawahlen 2014. Diese Kennwerte weichen von den Angaben des Statistischen Landesamtes Saarland ab.

Bei der Aufschlüsselung nach Verkehrszellen wird folgendes verdeutlicht:

- Die Verkehrszellen Innenstadt Mitte Nord und Heidstock verfügen jeweils über die höchsten Einwohnerzahlen. Die wenigsten Einwohner weisen dagegen die Verkehrszellen Fenne und Geislautern Süd auf.
- Am dichtesten besiedelt sind die Verkehrszellen Mitte und Mitte Ost in der Innenstadt. Die geringste Siedlungsdichte wird wiederum in den Verkehrszellen Geislautern Süd und Lauterbach erkennbar.

Demografiespiegel

Die Klassifizierung der Bevölkerung nach Altersgruppen für die einzelnen Verkehrszellen der Stadt Völklingen sind der Tabelle 6 zu entnehmen.

Tabelle 6: Demografiespiegel Stadt Völklingen nach Verkehrszellen

Verkehrszelle	EW	0-2 J.	3-5 J.	6-9 J.	10-18 J.	19-64 J.	65-74 J.	ab 75 J.
Fenne	906	2,76 %	2,54 %	4,42 %	8,72 %	65,56 %	10,60 %	5,41 %
Fürstenhausen West	2.242	2,85 %	3,12 %	3,43 %	8,79 %	62,27 %	10,66 %	8,88 %
Fürstenhausen Ost	0	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
Geislautern Nord	2.030	2,17 %	2,66 %	3,60 %	7,78 %	61,92 %	10,59 %	11,28 %
Geislautern Süd	936	2,46 %	2,14 %	2,35 %	7,91 %	61,54 %	11,54 %	12,07 %
Heidstock	4.426	2,06 %	2,33 %	2,64 %	8,36 %	59,13 %	12,65 %	12,83 %
Innenstadt Mitte	4.343	1,93 %	2,26 %	3,04 %	8,89 %	58,12 %	12,13 %	13,63 %
Innenstadt Mitte Ost	2.765	3,51 %	3,58 %	4,85 %	11,21 %	62,35 %	8,35 %	6,15 %
Innenstadt Mitte Nord	5.398	3,28 %	3,11 %	4,63 %	10,19 %	61,45 %	8,78 %	8,56 %
Lauterbach	2.623	2,29 %	2,55 %	3,01 %	8,27 %	61,15 %	11,74 %	10,98 %
Ludweiler Ost	2.427	2,06 %	2,88 %	3,09 %	8,57 %	59,09 %	12,32 %	11,99 %
Ludweiler West	3.408	2,00 %	2,52 %	3,58 %	7,81 %	61,30 %	10,68 %	12,12 %
Luisenthal	1.634	2,08 %	3,06 %	3,67 %	9,79 %	60,04 %	10,65 %	10,71 %
Röchlinghöhe	1.289	1,94 %	1,55 %	2,79 %	7,91 %	57,25 %	12,49 %	16,06 %
Wehrden West	2.965	1,72 %	2,46 %	3,24 %	7,72 %	60,37 %	12,07 %	12,41 %
Wehrden Ost	2.114	3,07 %	2,79 %	4,26 %	10,60 %	58,18 %	10,50 %	10,60 %
Summe/ Mittelwert	39.506	2,42 %	2,68 %	3,55 %	8,94 %	60,42 %	10,98 %	11,01 %

Quelle: Statistische Kennzahlen auf Basis der Wahlbezirke

Die Auswertung der Altersstruktur ergibt folgendes Bild:

- Die „jüngsten“ Verkehrszellen von Völklingen sind Innenstadt Mitte Ost und Innenstadt Mitte Nord (stark überdurchschnittliche Werte bei Neugeborenen, jungen Kindern und Jugendlichen, geringer Anteil an Personen über 65 Jahren).
- Weiteren Verkehrszellen mit höheren Anteilen an Kindern und Jugendlichen sind Fenne, Luisenthal sowie Wehrden Ost.
- Typische „mittlere“ Verkehrszellen mit starken Anteilen an Erwachsenen im berufsfähigen Alter sind Fenne, Fürstenhausen West sowie Innenstadt Mitte Ost.
- Die „ältesten“ Verkehrszellen bilden Heidstock, Ludweiler Ost, Innenstadt Mitte, Röchlinghöhe und Wehrden West.
- Das Durchschnittsalter der Bevölkerung in der Gesamtstadt Völklingen beträgt ca. 44 Jahre.

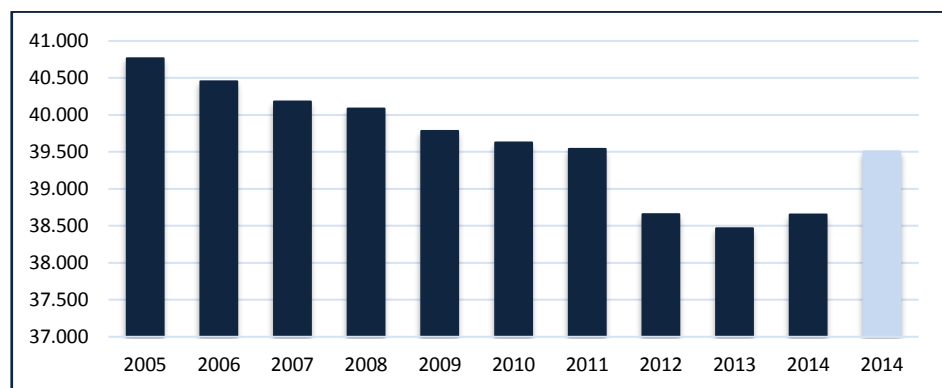
2.1.3 Bevölkerungsentwicklung und -prognose

Die Einwohnerzahlen der Stadt Völklingen sind seit dem Jahr 2005 rückläufig. Lebten 2005 noch rund 40.800 EW in der Stadt²⁴, waren es 2014 noch etwa 39.500 EW²⁵. Dies entspricht einem absoluten Verlust von ca. 1.300 Bewohnern oder 144 Menschen (- 0,35 %) pro Jahr.

Bevölkerungsentwicklung

In Abbildung 1 ist die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Völklingen im Zeitraum 2005 bis 2014 dargestellt. Die dunkelblau gefärbten Säulen geben dabei die Datenlage des Statistischen Landesamtes Saarland wieder, die hellblau gefärbte Säule für 2014 beruht auf Angaben der Stadt Völklingen.

Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Völklingen zwischen 2005 bis 2014²⁶



Die Abbildung lässt folgende Trends erkennen:

- Die Bevölkerung der Stadt Völklingen ist seit 2005 geschrumpft.
- Für den Zeitraum 2013-2014 deutet sich ein leichter Anstieg der Einwohnerzahlen an.

Gemäß den Angaben der Stadt Völklingen bezüglich der jährlichen Einwohnerzahlen fiel der Bevölkerungsrückgang im Vergleich zu den Angaben des Statistischen Landesamtes weitaus moderater aus. Bezugnehmend auf die Stadt Völklingen bezifferte sich 2014 die Einwohnerzahl auf rd. 39.500 Menschen. Dies entspricht einer Differenz zu der von dem Statistischen Landesamt ausgewiesen Wert von ca. 900 Personen.²⁷

Tabelle 7 weist in Bezug auf die einzelnen Stadtteile eine Gegenüberstellung der Einwohnerzahlen für die Jahre 2005 und 2014 aus.

²⁴ Statistisches Landesamt Saarland: Bevölkerung in den Gemeinden vom 31.12.2005 bis 31.12.2014 nach Geschlecht, Einwohner je km² und Anteil an der Gesamtbevölkerung

²⁵ Homepage der Stadt Völklingen (abgerufen am 31.12.2014): <http://www.voelklingen.de/index.php?id=244>

²⁶ Die Kennzahlen für die Einwohnerzahlen 2005 bis 2014 basieren ausschließlich auf den Angaben des Statistischen Landesamtes Saarland, während die Einwohnerzahlen für das Jahr 2014 zusätzlich auf Angaben der Stadt Völklingen beruhen.

²⁷ <http://www.voelklingen.de/index.php?id=244> (abgerufen am 30.11.2016)

Tabelle 7: Einwohnerstand der Stadtteile Völklingens 2014 im Vergleich zu 2005

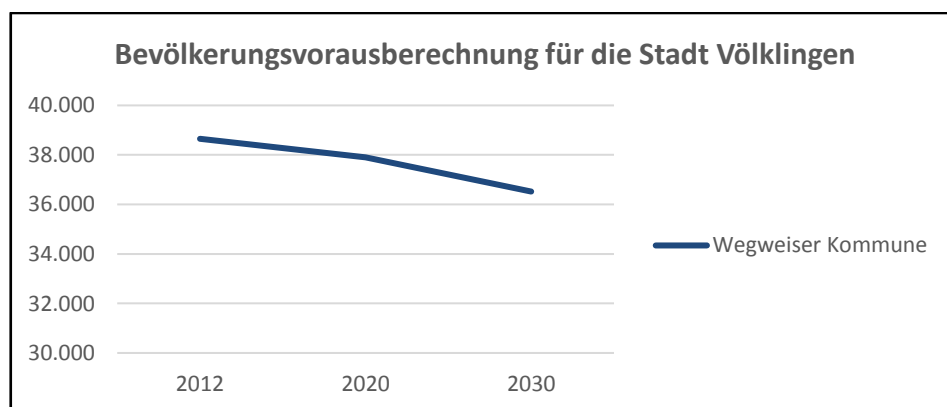
Stadtteil	EW am 31.12.2005	EW am 31.12.2014	Delta [abs.]	Delta [rel.]
Fenne	929	906	-23	-2,48%
Fürstenhausen	2.193	2.242	+49	2,23%
Geislauren	3.070	2.966	-104	-3,39%
Heidstock	4.606	4.426	-180	-3,91%
Lauterbach	2.661	2.623	-38	-1,43%
Ludweiler	6.219	5.835	-384	-6,17%
Luisenthal	1.735	1.634	-101	-5,82%
Röchlinghöhe	1.449	1.289	-160	-11,04%
Innenstadt	12.474	12.506	+32	0,26%
Wehrden	5.431	5.079	-352	-6,48%
Summe/Mittel	40.767	39.506	-1.261	-3,09%

Im Ergebnis der Einwohnerentwicklung ist festzuhalten:

- Sämtliche Stadtteile außer die Innenstadt und Fürstenhausen lassen ein Bevölkerungsdefizit in den vergangenen Jahren erkennen.
- Der stärksten Bevölkerungsrückgänge sind in Röchlinghöhe, Wehrden, Ludweiler und Luisenthal zu verzeichnen.
- Die Einwohnerzahl im Stadtteil Fürstenhausen stieg um rund 2 %; für die Innenstadt ist ein marginales Bevölkerungswachstum zu registrieren.

Bevölkerungsprognose

Im Rahmen des Projekts „Wegweiser-Kommune“ der Bertelsmann Stiftung erfolgte eine Bevölkerungsvorausberechnung für die Mittelstadt Völklingen. Diese Studie besagt, dass sich die Bevölkerung in Völklingen 2030 auf 36.520 Einwohner beziffern wird. Dies entspricht, ausgehend von einer Bevölkerungsanzahl von 38.650 Menschen in 2012, einer relativen Bevölkerungsentwicklung um rd. -5,5 %. Infolgedessen wird die Mittelstadt Völklingen bis 2030 von einem anhaltenden Bevölkerungsrückgang geprägt sein.²⁸ Folgende Abbildung 2 verdeutlicht die Prognose der Studie für die Stadt Völklingen.

Abbildung 2: Bevölkerungsprognose Stadt Völklingen 2012-2030 – Szenarien im Vergleich

28 Bertelsmann Stiftung – Wegweiser Kommune (abgerufen am 10.03.2016): <http://www.wegweiser-kommune.de/statistik/bevoelkerungsprognose+voelklingen+bevoelkerungsstruktur+bevoelkerung+2012-2030+tabelle>

Aus der Darstellung der Prognosemodelle wird folgendes ersichtlich:

- Der Wegweiser Kommune beziffert die Einwohnerzahl Völklingens 2030 auf 36.520 EW (bzw. 2020: 37.900 EW) – im Vergleich zu 2012 ein Rückgang um -5,5 % in 2030 (bzw. um -2 % in 2020).

Gleichzeitig wird für das gesamte Saarland bis 2030 ein Bevölkerungsrückgang auf rd. 900.000 Einwohner prognostiziert. Diese Prognose werden durch die Studie „Wegweiser-Kommune“ als auch die Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes bestätigt.²⁹

Einschätzung zukünftiger demografischer Veränderungen

Bezogen auf die Altersstruktur der Bevölkerung Völklingens ist durch die erwartete rückläufige Bevölkerungsentwicklung von zumindest -5,5 % zukünftig von Veränderungen auszugehen, die auch relevant hinsichtlich der Ausgestaltung des ÖPNV sein könnten. Folgende Entwicklungen sind bis 2030 absehbar:

- In den Altersgruppen der 6- bis 9- und 10- bis 15-jährigen Menschen wird eine relative Abnahme der Einwohnerzahlen um ca. -7 % bzw. -11 % prognostiziert.
- In den Altersgruppen der 16- bis 18- und 19- bis 24-jährigen wird ein Rückgang um ca. -26 % prognostiziert.
- In den Altersgruppen der 25- bis 44- und 45- bis 64-jährigen wird die Zahl der Bevölkerung um ca. -7 % bzw. ca. -16% schrumpfen.
- In den Altersgruppen der 65- bis 79- und über 80-jährigen wird sich die relative Bewohner-Anzahl um ca. +21,5 % bzw. ca. +28 % erhöhen.³⁰

Als Resümee ergeben sich nach den Modellen im Rahmen des demografischen Wandels für Völklingen weniger Neugeborene, ein mäßiger Rückgang bei schulpflichtigen Kindern und Jugendlichen, ein starker Rückgang bei Schulabgängern und Auszubildenden, ein moderater Rückgang bei berufstätigen Menschen sowie ein deutlicher bis starker Anstieg bei Senioren und hochbetagten Menschen.

2.1.4 Verkehrsstruktur

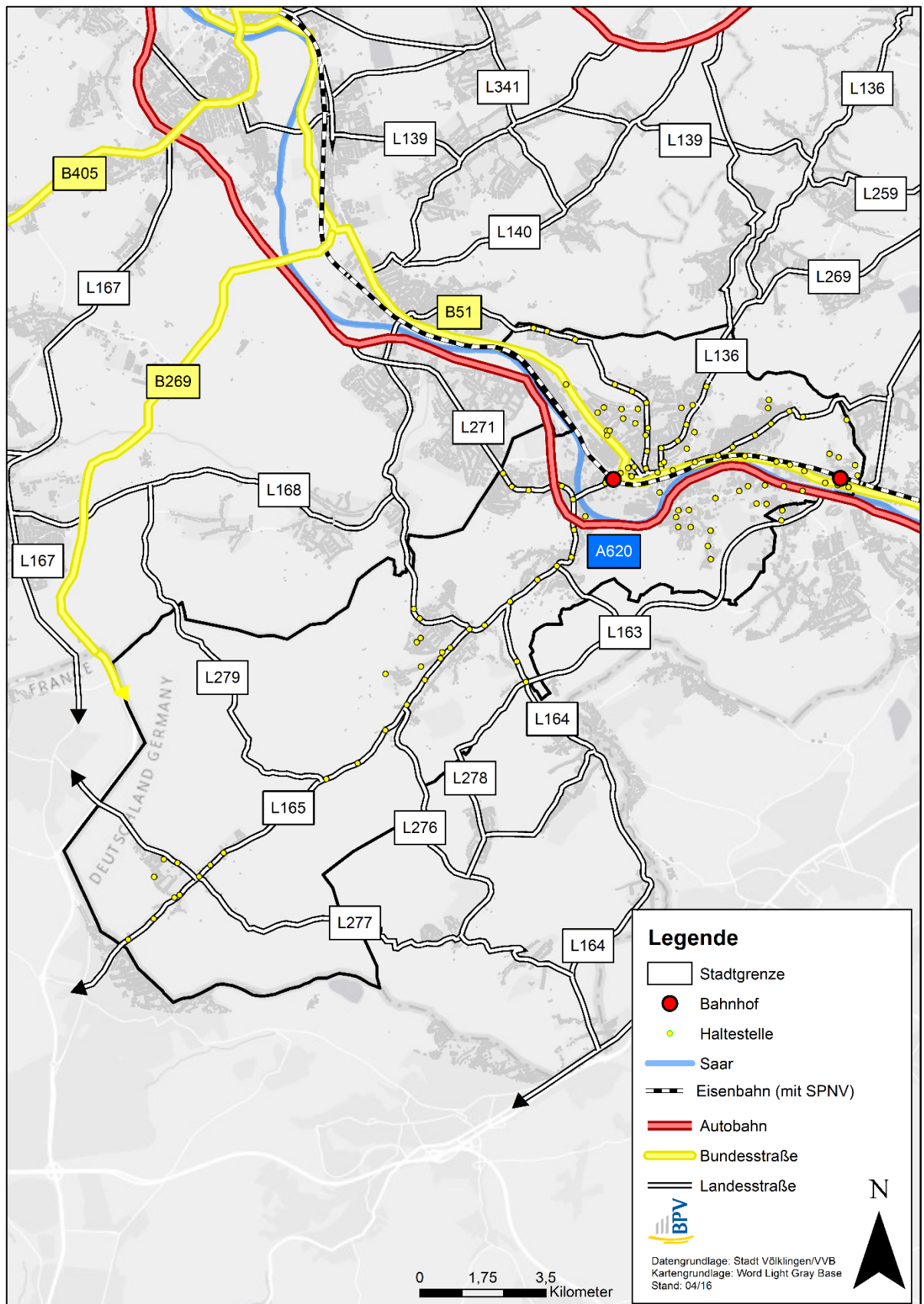
Die Stadt Völklingen ist über die Bundesautobahn A 620 (Saarlouis [A 8] – Saarbrücken [A 6]; vier Anschlussstellen im Stadtgebiet) und die Bundesstraße B 51 (Stuhr-Weyhe [Bremen] – Grenze Frankreich/Saargemünd) an das Bundesfernstraßennetz angeschlossen. Völklingen verfügt mit der Kursbuchstrecke KBS 685 (Saarstrecke von Saarbrücken nach Trier; Bahnhöfe in Völklingen und Luisenthal) über einen Anschluss an das Eisenbahnnetz der Deutschen Bahn.

Karte 2 zeigt die Verkehrsstruktur mit Straßen- und Schienennetz (Personenverkehr) in und um Völklingen sowie Bahnhöfe und Bushaltestellen. Dabei sind nur die im Taktverkehr angefahrenen Bushaltestellen dargestellt. Bushaltestellen, welche ausschließlich im Schülerverkehr angefahren werden, sind in der Darstellung nicht enthalten.

²⁹ <https://www.destatis.de/laenderpyramiden/>

³⁰ <http://www.wegweiser-kommune.de/statistik/bevoelkerungsprognose+voelklingen+relative-entwicklung-der-altersgruppen+2012-2030+tabelle>

Karte 2: Stadt Völklingen – Verkehrsstruktur



Die Verkehrsinfrastruktur wird, bezogen auf die Bundesverkehrswege, durch den Verlauf der Saar geprägt. Sowohl die Bundesfernstraßen als auch die Eisenbahnlinie folgen dem Flussverlauf in Ost-West-Richtung. Die Anbindung in Nord-Süd-Richtung ist nur über Landesstraßen (bzw. nach Autobahnfahrt über Saarlouis bzw. Saarbrücken) möglich.

Innerhalb des Stadtgebiets sind drei Straßenbrücken über die Saar (jeweils in Höhe Luisenthal, Fürstenhausen und Wehrden) vorhanden.

2.1.5 Motorisierungsgrad

Am 01.01.2015 waren 21.306 aktiv gemeldete private Personenkraftwagen in der Stadt Völklingen zugelassen. Die Pkw-Dichte liegt in Völklingen mit 551 Pkw/1.000 Einwohner unter dem Landesdurchschnitt des Saarlandes (615 Pkw/1.000 Einwohner) und leicht über dem Bundesdurchschnitt (547 Pkw/1.000 Einwohner).³¹

Im Vergleich der Pkw-Dichte in den vier größten Städten des Saarlands liegt Völklingen an dritter Stelle:

- Homburg: 592 Pkw/1.000 EW
- Neunkirchen: 552 Pkw/1.000 EW
- Völklingen: 551 Pkw/1.000 EW.
- Saarbrücken: 516 Pkw/1.000 EW

2.1.6 Modal Split

Bei der Verkehrsmittelwahl werden in Völklingen 14 % aller Wege am Gesamtverkehrsaufkommen mit dem ÖPNV zurückgelegt³² (Vergleich Deutschland: 9 % aller Wege³³).

Tabelle 8 weist die prozentualen Anteile der unterschiedlichen Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen aus.

Tabelle 8: Modal Split der Stadt Völklingen

Verkehrsmittel	%-Anteile
zu Fuß	16,7 %
Rad	1,7 %
Pkw	65,6 %
Lkw	2 %
ÖPNV	14 %
Summe	100 %

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (Pkw und Lkw) dominiert mit rund 68 %, während der ÖPNV-Anteil 14 % und der Anteil des nichtmotorisierten Verkehrs (zu Fuß gehen, Fahrrad) ca. 18,5 % betragen.

31 Statistisches Landesamt Saarland: Kraftfahrzeugbestand am 1. Januar 2015 und Neuzulassungen im Jahr 2014

32 Der Modal Split – die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel – wurde für die Stadt Völklingen im Rahmen der Bearbeitung des VEP ermittelt.

33 Mobilität in Deutschland (MiD 2008)

2.1.7 Schulstruktur

Grundsätzlich verfügen sämtliche Stadtteile mit Ausnahme Fenne über eine Grundschule. Die weiterführenden Schulen konzentrieren sich vornehmlich auf die Innenstadt Völklingens.

Folgende Tabelle 10 enthält eine Auflistung der Schulen im Stadtgebiet Völklingen differenziert nach Stadtteil, Schulform und entsprechenden Schülerzahlen.³⁴

Tabelle 9: Auflistung Schulen in der Stadt Völklingen

Prognose der Schülerzahlen							
Schule	Schülerzahlen						Entwicklung
	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20	2020/21	2021/22	
Gemeinschaftsschule Sonnenhügel	524	551	568	600	630	653	24,62%
Hermann Neuberger Gemeinschaftsschule (GGTS)	363	386	405	428	427	444	22,31%
Graf-Ludwig-Gemeinschaftsschule*	578	571	552	547	550	564	-2,42%
Albert-Einstein-Gymnasium	550	527	512	513	506	502	-8,73%
Marie-Luise-Kaschnitz-Gymnasium	615	653	650	656	680	709	15,28%
Warndtgymnasium	645	665	689	727	788	811	25,74%
Astrid-Lindgren-Schule (FSL)	85	keine Angabe					
BBZ Völklingen	1.836						
Berufliches Oberstufengymnasium Völklingen	115						

Grundsätzlich wird eine Zunahme der Schülerzahlen an den weiterführenden Schulen in Völklingen bis 2021/2022 prognostiziert. Hier wird von einem Zuwachs von rd. 9,8% ausgegangen.

Diese positive Entwicklung der Schülerzahlen zeigen ebenfalls die Schülerzahlen der Grundschulen im Stadtgebiet Völklingen. Diese stiegen zu Beginn des Schuljahrs 2017/2018 noch einmal um rd. 150 Schüler im Vergleich zum Vorjahr (Schuljahr 2016/2017: 3.006 Schüler; Schuljahr 2017/2018: 3.152 Schüler). Vor diesem Hintergrund kann für die nächsten Jahre im Stadtgebiet Völklingen von konstanten bisweilen steigenden Schülerzahlen ausgegangen werden.

³⁴ vgl. Schulentwicklungsplan des Regionalverbandes Saarbrücken 2017/2018 bis 2021/2022

2.1.8 Pendlerverflechtungen

Tabelle 10 zeigt die Zahl der Aus- und Einpendler von und nach Völklingen sowie die Anzahl der Binnenpendler innerhalb der Stadt.³⁵

Tabelle 10: Pendlerbewegungen in der Stadt Völklingen 2013 bis 2016

Bezugsjahr	Auspendler	Binnenpendler	Einpendler
2013	8.620	3.916	10.242
2014	8.748	3.889	10.288
2015	8.913	3.881	10.495
2016	9.032	3.889	10.692
Trend	+412 +4,8%	-27 -0,7%	+450 +4,4%

Die Stadt Völklingen hat eine hohe Bedeutung als Arbeitsplatzstandort. Die Stadt verfügt über einen leichten Überschuss von ca. 1.650 Einpendlern. Insgesamt hat sich dieser Einpendlerüberschuss zwischen den Bezugsjahren 2013 und 2016 nur geringfügig geändert, während die absoluten Zahlen gestiegen sind.

Die wesentlichen Pendlerströme in und aus dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken mit benachbarten Regionen bzw. umliegenden Zentren (ab >200 Ein- oder Auspendlern) jeweils mit Salden sind in nachfolgender Tabelle 11 dargestellt³⁶.

Tabelle 11: Pendlerverflechtungen Regionalverband Saarbrücken 2016

Stadt/Landkreis	Auspendler nach...	Einpendler von...	Saldo
Binnenpendler RV SB	80.308		---
LK Saarlouis	8.823	15.537	6.714
LK Neunkirchen	5.369	11.491	6.122
Saarpfalz-Kreis	8.028	11.148	3.120
LK St. Wendel	1.019	4.172	3.153
LK Merzig-Wadern	1.089	3.026	1.937
LK Kusel	87	680	593
LK Südwestpfalz	61	579	518
LK Kaiserslautern	156	543	387
Zweibrücken	411	773	362
LK Trier-Saarburg	140	371	231
LK Birkenfeld	128	430	302
Kaiserslautern	337	395	58
Berlin	284	333	49
München	280	194	- 86
Trier	346	310	- 36
Mannheim	260	168	- 92
Frankfurt am Main	378	373	- 5
Düsseldorf	233	168	- 65
Frankreich ³⁷	k. A.	10.454	10.454
(Sonstige)	5.605	8.401	2.796
Summe	33.034	69.546	36.512

³⁵ Statistik jeweils am 30.06. für die Bezugsjahre 2013 bis 2016 gemäß Datenbasis der Bundesagentur für Arbeit unter: <http://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistik-nach-Themen/Beschaeftigung/Beschaeftigte/Beschaefigte-Nav.html>

³⁶ Seitens der Bundesagentur für Arbeit werden Angaben zur Pendlerverflechtung nur Landkreisscharf, d. h. für den Regionalverband Saarbrücken, statistisch erhoben.

³⁷ Bei internationalen Pendlerströmen werden durch die Bundesagentur nur die Einpendler (Wohnort im Ausland, Arbeitsort in Deutschland), nicht aber die Auspendler erfasst.

Folgende Schlussfolgerungen können hiernach gezogen werden:

- Der Regionalverband Saarbrücken verfügt über eine sehr hohe Zahl an Binnenpendlern. Darin enthalten sind u. a. die Ein- und Auspendler zwischen Völklingen und Saarbrücken, Püttlingen oder Großrosseln.
- Im Saldenvergleich weist der Regionalverband Saarbrücken eine insgesamt deutlich positive Pendlerbilanz auf.
- Neben den Verflechtungen mit den Nachbarlandkreisen Saarlouis und Neunkirchen ist anzunehmen, dass die Pendlerströme von und zu den Landkreisen Merzig-Wadern, Trier-Saargau und der Stadt Trier für Völklingen von Bedeutung sind, zumal für den Regionalverband gegenüber Trier ein negativer Pendlersaldo ausgewiesen wird.
- Erkennbar wird die große Zahl an Einpendlern aus Frankreich. Es ist anzunehmen, dass auch nennenswert Auspendler nach Frankreich existieren, die aber bei der Bundesagentur nicht statistisch erfasst werden.

2.1.9 **Tourismus**

Völklingen verfügt mit der Völklinger Hütte über das einzige Weltkulturerbe im Saarland. Insgesamt besuchten im Jahr 2016 mehr als 250.000 Menschen das Weltkulturerbe. Neben der eigentlichen Begehung der Hütte finden weiterhin Veranstaltungen oder Ausstellungen statt, zu denen rd. 49% der Besucher aus den übrigen deutschen Bundesländern stammten. Die Völklinger Hütte ist und bleibt weiterhin ein herausragendes, prämiertes Tourismus-Ziel.

Neben der Völklinger Hütte bietet die Stadt Völklingen ebenso Schiffsanlegestellen für Sportboote, Wohnmobil-Stellplätze, diverse Feste und Museen. Im Jahr 2016 verbuchte die Stadt rd. 21.000 Ankünfte bzw. rd. 46.000 Übernachtungen. Dies entspricht einer Zunahme der Ankünfte bzw. Übernachtungen um rd. 0,6% im Vergleich zum Vorjahr.

2.1.10 **Verkehrsaufkommen im MIV**

Nachfolgend wird das tägliche Kfz-Aufkommen auf den wichtigsten Verkehrsverbindungen mit Ziel Völklinger Innenstadt und das Verkehrsaufkommen zwischen den Stadtteilen dargestellt. Ausgewählt wurden Knotenpunkte entlang der L 165 zwischen Lauterbach und der Völklinger Innenstadt, der Schaffhauser Straße im Stadtteil Wehrden und der Saarbrücker Straße in den Stadtteilen Fenne bzw. Fürstenhausen.³⁸

Die folgende Tabelle 12 zeigt die Verkehrsbelastung an Querschnitten im Korridor der L 165 (Grenze Frankreich – Lauterbach – Ludweiler – Geislautern – Wehrden – Völklingen).

³⁸ Die nachfolgenden Kennwerte basieren auf Verkehrszählungen des Ingenieurbüros R+T Verkehrsplanung, welches an ausgewiesenen Knotenpunkten bzw. Querschnitten im Stadtgebiet Völklingen seit dem Jahr 2008 Zählungen durchgeführt hat.

Tabelle 12: Verkehrsaufkommen an Zählstellen im Bereich der L 165

Nr.	Querschnitt	Belastung [Kfz/Tag]	Bemerkungen
1	L165 Lauterbach (Grenze F)	2.000	
2	L165 Lauterbach Knoten Hauptstr./Kreuzwaldstr.	6.000	
3	L165 Lauterbach/Ludweiler	6.100	
4	L165 Ludweiler Knoten Lau- terbacher-/Karlsbrunner Str.	7.500	u. a. Zuflüsse aus L276 und L279
5	L165 Ludweiler/Geislautern	16.300	
6	L165 Geislautern Knoten Rot- weg	18.700	u. a. Zuflüsse aus dem Warndt
7	Geislautern/Warndt (Rotweg)	9.900	
8	L165 Geislautern/Wehrden Knoten Ludweilerstr./ Schaff- hauser Str.	22.900	u. a. Zuflüsse aus der Hallerstr.
9	Geislautern/Anschluss A620 (Hallerstr.)	16.100	Zu-/Abfluss Autobahn
10	L165 Wehrden/Völklingen (Rathausstr.)	13.500	
11	Wehrden Schaffhauser Str.	8.700	u. a. Zufluss von Hostenbach

Die Verkehrsbelastung entlang der L 165 mit beginnend in Lauterbach und sehr geringen Zahlen nimmt mit dem Ziel der Völklinger Innenstadt sukzessive zu – entsprechend der Quell-/Zielverkehre in den einzelnen Stadtteilen und der Zuführungen des Aufkommens aus dem Warndt bzw. Wadgassen – und mündet in einer sehr hohen Verkehrsbelastung bis zur Wehrdener Brücke.

Für den Korridor entlang der Saar in östliche Richtung mit den Stadtteilen Fürstenhausen, Fenne, Heidstock und Luisenthal gibt Tabelle 13 einen Überblick über das Kfz-Aufkommen.

Tabelle 13: Verkehrsaufkommen an Zählstellen im östlichen Stadtgebiet

Nr.	Querschnitt	Belastung [Kfz/Tag]	Bemerkungen
12	Fenne/Fürstenhausen (Saarbrücker Str.)	3.700	Aufkommen auf der parallelen A620: ca. 50.000 Kfz/Tag
13	A620 Anschluss Völklingen Ost (Fürstenhausen)	5.800	
14	A620 Anschluss Völklingen	36.600	
15	Fenne/Saarbrücken (Saarbrücker Str.)	14.500	
16	L163 Fenne/Warndt (Kokereistr.)	6.300	
17	B51 Luisenthal (Str. des 13. Januar)	10.300	sukzessive abnehmendes Auf- kommen Ri. Innenstadt
18	Heidstock Knoten Gerhardstr./Neckarstr.	4.000	
19	Heidstock/Völklingen Knoten Gerhard-/Hohenzollernstr.	7.000	
20	Heidstock/Völklingen Kreisel Mosel-/Stadionstr.	3.100	

Die Stadtteile Fürstenhausen und Fenne sind mehrheitlich durch Ziel- bzw. Transitverkehre als tatsächliche Quellverkehre geprägt. Maßgebliches Ziel ist das Gewerbegebiet Ost. Die größten Verkehrsströme werden dagegen über die Bundesautobahn A620 abgewickelt.

Entlang der Straße des 13. Januar im Stadtteil Luisenthal nimmt das Verkehrsaufkommen aus östlicher Richtung gen Stadtmitte sukzessive ab, was auf anteiligen Ziel- und Quellverkehr zu den vornehmlich gewerblich genutzten Flächen entlang des Straßenverlaufs hindeutet.

Die Verkehrsbelastungen zwischen der Innenstadt und den angrenzenden Gebieten werden in Tabelle 14 dargestellt.

Tabelle 14: Verkehrsaufkommen an Zählstellen westlich und nördlich der Innenstadt

Nr.	Querschnitt	Belastung [Kfz/Tag]	Bemerkungen
21	Röchlinghöhe/Innenstadt (Kühlweinstr.)	3.700	
22	B51 Knoten Dieselstr.	8.700	stadteinwärts nach Höhe Dieselstr. reduziertes Aufkommen
23	L136 Püttlingen/Völklingen (Püttlinger Str.)	16.300	

Während die Verkehrsbelastung von/zum Stadtteil Röchlinghöhe vergleichsweise niedrig ist und auch die Verkehrsbelastung der B 51 in/aus Richtung Bous eher mäßig ausfällt, ergibt sich von und nach Püttlingen eine sehr hohe Belastung, wobei dies vor allem durch die Ausrichtung des Verkehrsstroms zum Anschluss der Autobahn A 620 zu erklären ist.

Folgende Erkenntnisse sind aus der Analyse der Verkehrsströme zu ziehen:

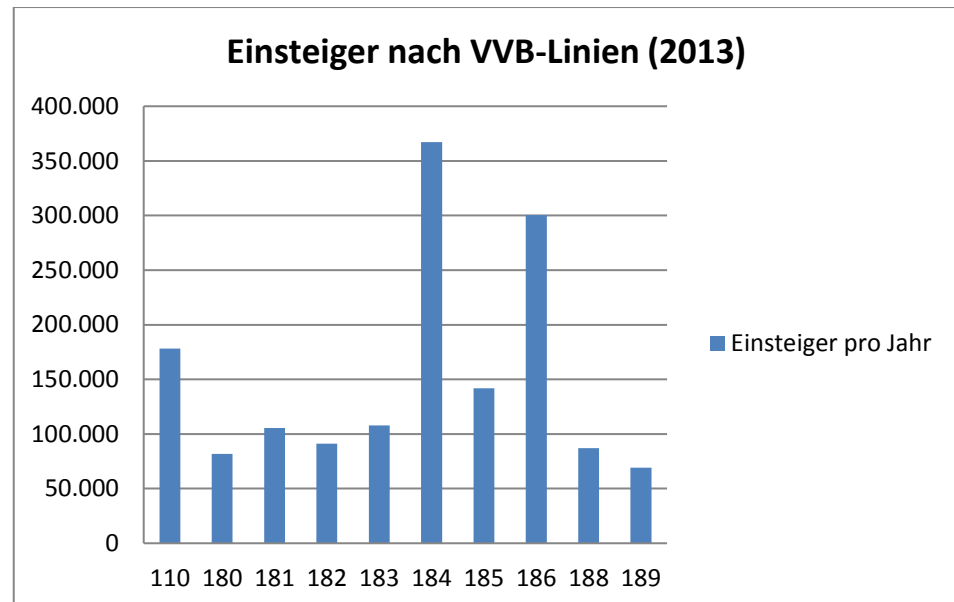
- Das Verkehrsaufkommen zwischen Deutschland und Frankreich ist im Bereich der Stadt Völklingen sehr gering.
- Die Verkehrsbelastung der L 165 steigt im nördlichen Teil im Zulauf auf die Innenstadt und den Anschluss zur A 620 sukzessive an.
- Die Quell- und Zielverkehre der Orte im Warndt werden vornehmlich über die L 163 (Fenne) und den Rotweg (Geislautern) abgewickelt.
- Die Verkehrsströme der A 620 sind deutlich in Richtung Saarbrücken orientiert und speisen sich überwiegend über die Anschlussstellen Völklingen (Nr. 9), Geislautern (Nr. 8) und Wehrden (Nr. 7).
- Größte Verkehrsbelastungen an der Stadtgrenze bestehen neben Saarbrücken im Verkehr mit der Gemeinden Püttlingen und Wadgassen (Hostenbach).

2.1.11 Fahrgastnachfrage im ÖPNV

Pro Jahr befördern die VVB auf ihren eigenen Linien ca. 2,5 Millionen Fahrgäste. Dies entspricht im Mittel rund 8.200 beförderten Nutzern pro Tag.

Abbildung 3 weist die Einsteiger nach den erfassten Linien der VVB im Rahmen der Fahrgastzählung aus dem Jahr 2013 aus.³⁹ Die Linie 195, die Nachtbus-Linien und AST-Verkehre sowie die zusätzlichen Linien zur Schülerbeförderung sind nicht dargestellt.

Abbildung 3: Einsteiger nach Verkehrstagsarten und Linien der VVB 2013



Die drei nachfragestärksten Linien 110, 184 und 186 befördern bereits deutlich mehr als die Hälfte (ca. 55 %) aller Fahrgäste im erfassten Völklinger Netz.

Die Aufschlüsselung der gesamten Fahrgastzahlen nach unterschiedlichen Verkehrstagsarten ergibt, dass ausgehend von der 100 %-Nachfrage an Schulwerktagen (Mo-Fr)

- an Ferientagen (Mo-Fr) noch 65 % der Fahrgäste,
- an Samstagen noch 45 % der Fahrgäste und
- an Sonn- und Feiertagen noch 10 % der Fahrgastmenge im Vergleich zum Schulwerktag die erfassten Linien nutzen.

Tabelle 15 zeigt die 10 am stärksten frequentierten Haltestellen im Stadtgebiet Völklingen, bezogen auf die erfassten Linien im VVB-Busverkehr (die Rangfolge bezieht sich auf einen durchschnittlichen Schulwerktag, zusätzlich wird zum Vergleich die mittlere Einsteigerzahl an einem Sonn- und Feiertag dargestellt):

³⁹ Die Auswertung erfolgte anhand von Zählunterlagen der VVB.

Tabelle 15: „Top 10“-Haltestellen im Stadtgebiet Völklingen nach Einsteigern pro Tag

Rang	Haltestelle	Einsteiger je Mo-Fr (Schule)	Einsteiger je Sonn-/Feiertag
1	Völklingen Bahnhof	1.110	140
2	Geislautern Rotweg	440	40
3	Völklingen Altes Rathaus	370	20
4	Wehrden Brücke	360	30
5	Völklingen Stadtbad	330	20
6	Völklingen Bismarckstraße	240	40
7	Völklingen Markt	220	10
8	Völklingen Neues Rathaus	200	10
9	Ludweiler Kirche	160	20
10	Geislautern Masselgarten	150	20

Zu den nachfragestärksten Haltestellen Völklingens ist folgendes anzumerken:

- Die Haltestelle Völklingen Bahnhof ist aufgrund der zentralen Lage und wichtigen Verknüpfungsfunktion mit dem SPNV und zwischen den Buslinien die am stärksten frequentierte Haltestelle im Stadtgebiet.
- Die Haltestelle Rotweg im Stadtteil Geislautern dient als Verknüpfungspunkt der Linie 167 aus dem Warndt mit den Linien 184 bzw. 185 und erschließt das nächstgelegene Gymnasium in Geislautern.
- Die Haltestelle Wehrden Brücke an vierter Stelle der Rangfolge erschließt eine große Siedlungsfläche von Wehrden und fungiert als Umsteigepunkt für Fahrten zwischen den südlichen Stadtteilen bzw. Warndt-Orten und der Gemeinde Wadgassen.
- Die Haltestellen Altes Rathaus, Stadtbad, Bismarckstraße, Markt sowie Neues Rathaus dienen allesamt der Erschließung der Kernzone Völklingens, in der zentrale Arbeitsstätten, Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen vorhanden sind.

2.2 ÖPNV-Daten

Im nachfolgenden Kapitel werden die relevanten Informationen zur bestehenden Leistung und Qualität des ÖPNV in der Stadt Völklingen aufgenommen und bewertet.

2.2.1 Übergeordnete Angebote des öffentlichen Verkehrs

Fernverkehr

Die Stadt Völklingen verfügt derzeit über keinen unmittelbaren Anschluss an das Netz des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV). Der nächstgelegene Fernverkehrshalt ist Saarbrücken Hbf (mit ICE/TGV- oder IC/EC-Einzelzügen, Abfahrten Richtung Mannheim ca. alle 2-4 Stunden, Richtung Paris ca. alle 3-6 Stunden). Der nächste Halt mit mindestens stündlichen ICE-Verbindungen ist Mannheim Hbf.

Im Fernbuslinienverkehr verfügt Völklingen derzeit über keine direkte Anbindung. Die nächste Fernbushaltestelle befindet sich in Saarbrücken.

Regionalverkehr

Zuständig als Aufgabenträger für die Bestellung und Organisation des regionalen Schienenpersonennahverkehrs ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes. Die Managementaufgaben wurden auf die Verkehrsmanagement-Gesellschaft Saar mbH (VGS) übertragen.

Zugangsstellen zum SPNV im Stadtgebiet sind die Bahnhöfe Völklingen und Luisenthal. Der Bestand der Linien im SPNV ist in Tabelle 16 dargestellt.

Tabelle 16: Angebot im Schienenpersonennahverkehr über Völklingen Bahnhof (Bestand)

Li-nie	Be-trei-ber	Verlauf	Be-triebs-zeit Mo-Fr*	Takt	Sa*	Takt	So/Ftg.*	Takt
RE 1	DB	(Mannheim -) K'lautern – Saarbrücken – Trier – Koblenz	05:00-00:45	60'	06:15 – 01:00	60'	06:15 - 01:00	60'
RB 70	DB	Kaiserslautern – Homburg – Saarbrücken – Merzig	05:15-19:15	60'	---	Einzel-fahrten	---	Einzelf.
RB 71	DB	Homburg - Saarbrücken - Merzig - Trier	05:00-01:45	60'	05:00 - 01:45	60'	05:00 - 01:45	60'

Im Rahmen des Saarland-weiten RegioBus-Netzes („R-Linien“) verfügt Völklingen derzeit über keine direkte Anbindung.

2.2.2

Umfang des Angebots im straßengebundenen ÖPNV

Das bestehende ÖPNV-Angebot mit Buslinien, wie in Tabelle 2 aufgeführt, ist in Karte 3 dargestellt. Die Darstellung ist farblich differenziert nach Linien, mit Angabe des Fahrplan-Grundtakts an Wochentagen und mit einzelnen Haltestellen. Zur Kartenansicht wird folgendes angemerkt:

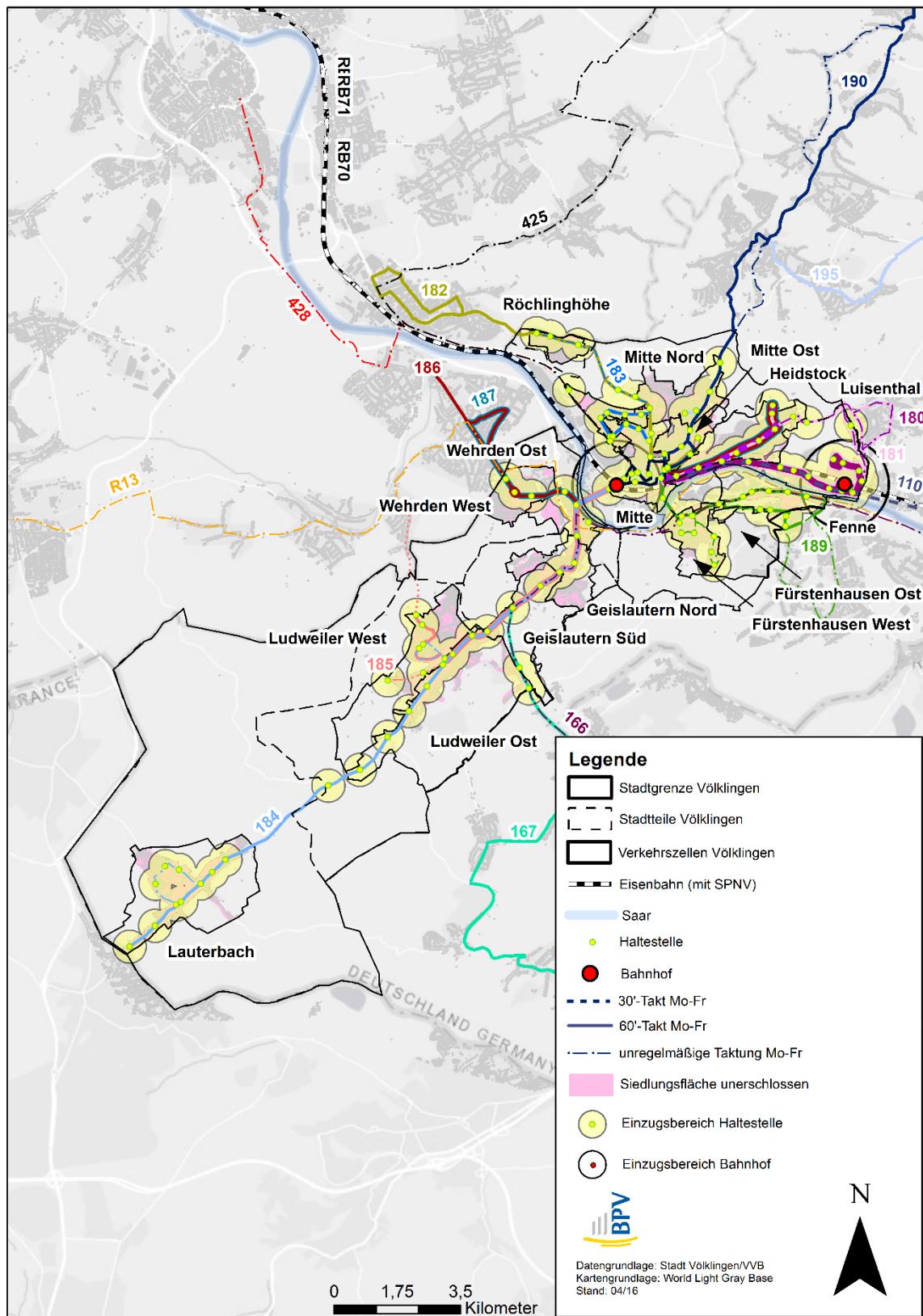
- Verstärkerlinien anlässlich der Schülerbeförderung sind in der Karte nicht dargestellt.
- Die Nachtbuslinien folgen weitgehend dem Verlauf der Tageslinien und sind in der Karte nicht extra ausgewiesen
- Darstellung nur der im Taktverkehr angefahrenen Bushaltestellen. Bushaltestellen, welche ausschließlich im Schülerverkehr angefahren werden, sind in der Darstellung nicht enthalten.

Die Linien verkehren je nach Verkehrstagsart (Montag bis Freitag, Samstag oder Sonn- und Feiertag) innerhalb unterschiedlicher Betriebszeitfenster⁴⁰. Die Bedienungshäufigkeit (bzw. der Takt) differiert dabei je nach Verkehrszeit im Lauf des Tages. Unterschieden wird hierbei nach

- Hauptverkehrszeit (HVZ),
- Neben- oder Normalverkehrszeit (NVZ),
- Schwachverkehrszeit (SVZ).

⁴⁰ Betriebszeitfenster: grobe Abgrenzung der Betriebsstunden je Verkehrstag (Stundenraster)

Karte 3: Stadt Völklingen – ÖPNV-Bestand und Erschließungsqualität



Nach dem zurzeit angewandten Standard im Stadtverkehr Völklingen gliedern sich die Verkehrszeiten gemäß Tabelle 17 in etwa wie folgt:

Tabelle 17: Betriebszeitfenster und Definition der Verkehrszeiten

Verkehrstage	Betriebszeitfenster	Hauptverkehrszeit (HVZ)	Nebenverkehrszeit (NVZ)	Schwachverkehrszeit (SVZ)
Mo-Fr	04:00-01:00	06:30-08:00 12:00-18:00	04:00-06:30 08:00-12:00 18:00-20:00	20:00-01:00
Sa	03:00-05:00* 04:00-01:00	---	07:00-20:00	04:00-07:00 20:00-01:00
So/Ftg.	03:00-05:00* 10:00-22:00	---	---	10:00-22:00

* zusätzlicher Betrieb in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag

Die nachfolgende Tabelle 18 stellt den Umfang des täglichen Leistungsangebotes im ÖSPV in Völklingen für das Fahrplanjahr 2014/2015⁴¹ dar. Für die einzelnen Linien werden angegeben:

- die Betriebszeiten⁴²,
- die Anzahl der Fahrtenpaare (Hin- und Rückfahrt),
- die Taktung nach Verkehrszeiten,
- die Angabe der Jahresleistung in Fahrplan-Kilometern sowie
- die im Regelfall eingesetzten Fahrzeugtypen.

Die aufgelisteten Linien des Stadtverkehrsnetzes Völklingen decken annähernd die gesamte innerstädtische Verkehrsnachfrage ab und stellen als z. T. ausbrechende Linien die Verkehrsbeziehungen der Stadt Völklingen mit den räumlich eng verflochtenen Siedlungsbereichen und relevanten Zielen benachbarter Kommunen sicher. Ganztägige, vertaktete Verkehre und vorwiegend auf die Schülerbeförderung ausgerichtete Verkehre sind in jeweils separaten Linien zusammengefasst, um den unterschiedlichen Fahrgastzielgruppen ein möglichst transparentes Angebot zu geben. Betrieblich sind diese Verkehre eng miteinander verflochten. Die Bildung linienübergreifender Fahrzeugumläufe und Dienste ist erforderlich, um ein hohes Maß an Flexibilität und ökonomischer Effizienz in der Betriebsdurchführung zu erreichen.

Daneben werden weitere ÖSPV-Linien aufgelistet, die – mit verkehrlichen Schwerpunkten in den Teilnetzen anderer Regionen – nach Völklingen einbrechen und das Angebot des Stadtverkehrsnetzes ergänzen.

⁴¹ Im Fahrplanjahr 2015/2016 haben sich gegenüber dem Vorjahr keine Änderungen ergeben.

⁴² Betriebszeiten: Zeitraum zwischen der frühesten Abfahrt und der spätesten Ankunft je Linie (gerundet im Viertelstundenraster)

Tabelle 18: Umfang und Leistung des ÖSPV in Völklingen

		Betriebstage/-zeiten			Fahrtenpaare				Verkehrszeiten/Fahrplan-Grundtakt (in Minuten)						Leistung	
Linie	Linienverlauf	Montag-Freitag	Samstag	Sonntag	Mo-Fr (Schule)	Mo-Fr (Ferien)	Samstag	Sonntag	Mo-Fr (HVZ)	Mo-Fr (NVZ)	Mo-Fr (SVZ)	Samstag (NVZ)	Samstag (SVZ)	Sonntag (SVZ)	Fpl-km/Jahr x 1.000	Fahrzeuge
Linien des Stadtverkehrsnetzes Völklingen																
110	Saarbrücken - Burbach - Luisenthal - Völklingen Weltkulturerbe	05:15 - 20:45	05:15 - 20:30	---	29	28	17	---	30' +V	30'	---	60'	60'	---	230 1)	NL
180	Völklingen - Heidstock- Luisenthal - Völklingen	06:45 - 20:00	06:30 - 20:15	---	29 2)	28 2)	14	---	30' 3)	30' 3)	---	60'	60'	---	83	NL
AST 4)	Völklingen - Heidstock- Luisenthal - Völklingen	20:45 - 00:30	20:45 - 04:45	03:15 - 04:45	4	4	6	2	---	---	60'	---	60'	60'	---	KB
181	Völklingen - Luisenthal - (Altenkessel) - Heidstock - Völklingen	04:45 - 17:45 5)	04:45 - 19:45 5)	13:00 - 20:30 6)	15	16	15	8	60' +V 7)	60'	---	60'	---	60'	42	NL
182	Völklingen - Röchlinghöhe - Bous Kreisstraße	05:00 - 20:15	06:15 - 17:15	---	16	16	11	---	60'	60'	---	60'	---	---	80	NL
183	Völklingen - Schulzenfeld	05:45 - 20:15 8)	05:15 - 19:45 8)	10:30 - 20:30	15	15	15	10	60'	60'	---	60'	60'	60'	59	NL
AST 4)	Völklingen - Schulzenfeld - Röchlinghöhe	20:15 - 00:15	20:15 - 05:00	03:15 - 05:00	4	4	6	2	---	---	60'	---	60'	60'	---	KB
184	Völklingen - Ludweiler (Seniorenzentrum) - Lauterbach Alter Zoll	04:15 - 23:30	04:00 - 23:30	11:15 - 21:45	26	22	19	10	60' +V	60'	60'	60'	60'	60'	259	NL/ NG
AST	Völklingen - Ludweiler (Seniorenzentrum) - Lauterbach Alter Zoll	23:15 - 01:00	23:15 - 01:00	---	2	2	2	---	---	---	60'	---	60'	---	---	---
185	Völklingen - Geislautern - Ludweiler - Werbeln	05:00 - 20:15	---	---	16	15	---	---	60'	60'	---	---	---	---	85	NL
186	(Heidstock) -Völklingen - Wehrden - Hostenbach - Schaffhausen - Wadgassen	04:30 - 20:30 9)	04:30 - 20:30	---	19	19	17	---	60' 10)	60' 10)	---	60'	60'	---	90	NL
187	(Heidstock) - Völklingen - Wehrden - Hostenbach Markt	08:00 - 23:15 11)	20:15 - 23:15	12:30 - 21:15	16	16	3	9	60'	60'	60'	---	60'	60'	65	NL
AST	(Heidstock) - Völklingen - Wehrden - Hostenbach Markt	23:30 - 00:00	23:30 - 00:00	---	1	1	1	---	---	---	60'	---	60'	---	---	KB
189	Völklingen - Fürstenhausen - Fenne - Klarenthal	05:30 - 20:00	06:15 - 20:15	---	14	15	14	---	60'	60'	---	60'	60'	---	94	NL
AST 4)	Völklingen - Fürstenhausen - Fenne - Klarenthal	20:15 - 00:00	20:15 - 04:45	03:15 - 04:45	4	4	5	2	---	---	60'	---	60'	60'	---	KB

Linie	Linienverlauf	Betriebstage/-zeiten			Fahrtenpaare				Verkehrszeiten/Fahrplan-Grundtakt (in Minuten)						Leistung	
		Montag-Freitag	Samstag	Sonntag	Mo-Fr (Schule)	Mo-Fr (Ferien)	Samstag	Sonntag	Mo-Fr (HVZ)	Mo-Fr (NVZ)	Mo-Fr (SVZ)	Samstag (NVZ)	Samstag (SVZ)	Sonntag (SVZ)	Fpl-km/Jahr x 1.000	Fahrzeuge
195	Völklingen - Püttlingen (Klinik) - Riegelsberg Süd	04:15 - 00:45	05:15 - 00:45	10:00 - 20:45	21	19	13	6	60' +V	60'	120'	60' 12)	120'	120'	76 1)	NL
880	Wehrden – Schlossparkschule	07:30-14:00	---	---	S 1,5	---	---	---	---	---	---	---	---	---	3	NL
881	Völklingen – Grundschule Röchlinghöhe	07:15-17:15	---	---	S 3,5	---	---	---	---	---	---	---	---	---	8	NL
882	Luisenthal – Heidstock Neckarschule	07:15-17:30	---	---	S 2	---	---	---	---	---	---	---	---	---	7	NL
883	Völklingen / Fenne – Grundschule Fürstenhausen	07:30-17:45	---	---	S 2,5 F 1	---	---	---	---	---	---	---	---	---	9	NL
884	Regenbogenschule Wehrden – Völklingen Stadtbad	08:00-09:45	---	---	S 1 (nur Di)	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0,3	NL
885	Grundschule Bergstraße - Stadtbad	07:30-17:45	---	---	S 2	---	---	---	---	---	---	---	---	---	k. A.	NL
886	Wehrden – Ludweiler – Lauterbach – Überherrn Erw. Realschule	07:00-14:45	---	---	S 1	---	---	---	---	---	---	---	---	---	7	NL
887	Grundschule Haydnstraße – Völklingen Stadtbad	10:00-11:45	---	---	S 1 (nur Do)	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0,12	NL
888	Ludweiler – Grundschule Ludweiler	07:30-17:30	---	---	S 2	---	---	---	---	---	---	---	---	---	4	NL
889	Ludweiler – Grundschule Lauterbach	09:45-12:00	---	---	S 1 (nur Mi)	---	---	---	---	---	---	---	---	---	1	NL
890	Völklingen Hermann-Neuberger-Halle – Heidstock – Altenkessel	07:00-11:00	---	---	S 2	---	---	---	---	---	---	---	---	---	2	NL
891	Völklingen Hermann-Neuberger-Halle – Luisenthal – Altenkessel	07:00-15:15	---	---	S 2	---	---	---	---	---	---	---	---	---	9	NL
892	Völklingen Hermann-Neuberger-Halle – Röchlinghöhe – Bous	07:00-11:15	---	---	S 1	---	---	---	---	---	---	---	---	---	5	NL
893	Röchlinghöhe – Schulzenfeld – Hermann-Neuberger-Halle	07:00-07:15	---	---	S 0,5	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0,5	NL

Linie	Linienverlauf	Betriebstage/-zeiten			Fahrtenpaare				Verkehrszeiten/Fahrplan-Grundtakt (in Minuten)						Leistung	
		Montag-Freitag	Samstag	Sonntag	Mo-Fr (Schule)	Mo-Fr (Ferien)	Samstag	Sonntag	Mo-Fr (HVZ)	Mo-Fr (NVZ)	Mo-Fr (SVZ)	Samstag (NVZ)	Samstag (SVZ)	Sonntag (SVZ)	Fpl-km/Jahr x 1.000	Fahrzeuge
894	Völklingen Kleinscheid – Geislauntern – Ludweiler – Lauterbach	06:15-11:30	---	---	S 1	---	---	---	---	---	---	---	---	---	6	NL/ NG
895	Völklingen Kleinscheid – Geislauntern – Ludweiler – Werbeln – Differten	06:45-16:45	---	---	S 10,5	---	---	---	---	---	---	---	---	---	21	NL
896	Völklingen Kleinscheid – Wehrden – Hostenbach – Wadgassen	07:00-15:00	---	---	S 4	---	---	---	---	---	---	---	---	---	10	NL
898	Völklingen Hermann-Neuberger-Halle - Fürstenhausen – Fenne	07:15-11:15	---	---	S 0,5	---	---	---	---	---	---	---	---	---	1	NL
899	Völklingen Hermann-Neuberger-Halle – Fürstenhausen – Fenne – Klarenthal	07:00-14:15	---	---	S 2	---	---	---	---	---	---	---	---	---	5	NL
Nach Völklingen einbrechende Linien																
166	Großrosseln – Geislauntern – Fürstenhausen – Saarbrücken	06:30 - 18:00	---	---	2	2	---	---	60' 13)	---	---	---	---	---	k.A.	k.A.
167	Naßweiler – Dorf im Warndt/ Emmersweiler – Geislauntern Rotweg	04:30 - 23:30	05:30-22:30	12:30 - 20:30	32	23	17	8	30' +V	60'	60'	60'	60'	60'	k.A.	k.A.
190	Lebach – Heusweiler – Püttlingen – Völklingen	04:30 - 23:00	04:45 - 23:00	---	29	19	7	---	30' 14)	60'	120'	120'	120'	---	k.A.	k.A.
425	Reisbach – Saarwellingen – Schwarzenholz – Sprengen – Elm – Bous – Völklingen	04:30 - 23:15	04:30 - 23:15	04:30 - 23:15	28	21	14	7	---	---	---	---	---	120'	k.A.	k.A.
428	Völklingen – Bous – Wadgassen – Lisdorf – Saarlouis	06:15 - 14:45	06:15 - 14:45	05:15 - 15:00	2	2	2	2	---	---	---	---	---	---	k.A.	k.A.
N14	Saarbrücken – Burbach – Völklingen – Wehrden	---	02:30 - 04:45	02:30 - 04:45	---	---	2	2	---	---	---	---	60'	60'	k.A.	k.A.
N34	Saarbrücken – Völklingen – Lauterbach / Naßweiler	---	03:15 - 05:15	03:15 - 05:15	---	---	2	2	---	---	---	---	60'	60'	k.A.	k.A.

Legende siehe nächste Seite

Linie	Linienverlauf	Betriebstage/-zeiten			Fahrtenpaare				Verkehrszeiten/Fahrplan-Grundtakt (in Minuten)						Leistung	
		Montag-Freitag	Samstag	Sonntag	Mo-Fr (Schule)	Mo-Fr (Ferien)	Samstag	Sonntag	Mo-Fr (HVZ)	Mo-Fr (NVZ)	Mo-Fr (SVZ)	Samstag (NVZ)	Samstag (SVZ)	Sonntag (SVZ)	Fpl-km/Jahr x 1.000	Fahrzeuge

S an Schultagen

F an schulfreien Tagen

V Einzelfahrten in Lastrichtung (Schul-/Berufsverkehr)

NL Niederflur-Solobus („Standardbus“)

NG Niederflur-Gelenkbus

KB Kleinbus (bis 8 Sitzplätze)

1) Davon Fpl-km/Jahr-Anteil, der durch die VVB erbracht wird: 50%

2) Linie 180, Mo-Fr: 12 Fahrtenpaare Mo-Fr (Schule) bzw. 13 Fahrtenpaare Mo-Fr (Ferien) über Luisenthal

3) Linie 180, Mo-Fr: 30'-Takt bis Heidstock Friedhof; ab Luisenthal Albertstraße 60'-Taktung

4) AST Linien 180, 183 u. 189 verkehren in der Nacht von Freitag auf Samstag bzw. Samstag auf Sonntag als N80, N83 u. N89

5) Linie 181, Fahrten Mo-Fr zwischen 8:00 - 17:45 Uhr und Sa zwischen 6:15 - 19:45 Uhr enden in Altenkessel, Talstraße

6) Linie 181, So: Fahrten verkehren nur zwischen Heidstock, Friedhof und Völklingen, Bahnhof

7) Linie 181, Mo-Fr: HVZ morgens 30'-Takt ab Heidstock, Friedhof

8) Linie 183, jede zweite Fahrt verkehrt über Völklingen, St. Josef-Altenheim

9) Linie 186, Mo-Fr: Fahrten Mo-Fr ab 8:00 Uhr und Sa ab 7:00 Uhr in Hinrichtung verkehren über Heidstock

10) Linie 186, Mo-Fr: bis 8:00 Uhr 30'-Takt

11) Linie 187, Mo-Fr: Fahrten Mo-Fr ab 18:00 Uhr und Sa ab 7:00 Uhr verkehren nicht über Heidstock

12) Linie 195, Sa NVZ: 120'-Takt ab 9:15 Uhr

13) Linie 166, Mo-Fr HVZ: jeweils zwei Fahrten zwischen 06:30 - 08:45 Uhr bzw. 16:15 - 18:00 Uhr

14) Linie 190, Mo-Fr: HVZ: ab 14:00 Uhr 60'-Takt

Der Leistungsumfang des bestehenden Angebots im straßengebundenen ÖPNV stellt sich zusammengefasst wie folgt dar:

- Alle Völklinger Stadtteile werden werktags mindestens im Stundentakt (tagsüber) durch Linien des Stadtverkehrs bedient.
- Die Stadtteile Heidstock, Ludweiler, Geislautern (Linien 184/185), Wehrden (Linien 186/187) und Luisenthal (Linie 110) sind werktags im 30-Minuten-Takt bzw. zweimal stündlich durch Taktabstimmung parallel verlaufender Linien mit der Innenstadt verbunden.
- Bestimmte Siedlungsgebiete einiger Stadtteile werden nur alle 120 Minuten bzw. durch Einzelfahrten bedient, z. B. südliche Gebiete Fürstenhausen und Fenne (Linie 189), westliche Gebiete Lauterbach und Ludweiler (Linie 184 bzw. 185) und nördliches Gebiet Luisenthal (Linie 180/181).
- Bestimmte Gebiete im Bereich der Innenstadt werden zusätzlich durch einbrechende Nachbarortslinien aus Richtung Lebach (Linie 190) und Saarlouis (Linien 425, 428) bedient, zum Teil im Taktverkehr, zum Teil mit Einzelfahrten ohne Takt.
- Für die Orte im Warndt (Gemeinde Großrosseln) besteht neben einer direkten Verbindung nach Saarbrücken über Geislautern und Fürstenhausen zu den Hauptverkehrszeiten (Linie 166; Einzelfahrten) eine regelmäßige Anbindung nach und von Geislautern Rotweg (Linie 167) mit abgestimmter Verknüpfung zu den Linien des Völklinger Stadtverkehrs (Linie 184, 185).
- Nach 20:00 Uhr wird werktags die Bedienung der Stadtteile Völklingens durch Anruf-Sammel-Taxen (AST) gewährleistet. Diese verkehren auf den einzelnen Linien mit den Haltestellen entsprechend der Busse im Tagesverkehr. Die Stadtteile Lauterbach, Ludweiler, Geislautern und Wehrden (Linien 184 bzw. 186/187) werden auch abends mit Bussen ohne Erfordernis der Anmeldung bedient.
- In den Nächten von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag bestehen Nachtbusverbindungen von Saarbrücken nach Völklingen (N14) bzw. Völklingen nach Lauterbach und die Warndt-Orte (N34) mit Anschluss zu AST-Verbindungen in die übrigen Völklinger Stadtteile am Bahnhof (N80, N83, N89).

Die Tag- und Nachtabstellung der im Stadtverkehr Völklingen eingesetzten Busse erfolgt auf dem Betriebshof der VVB in der Innenstadt (Hohenzollernstr. 10); auch die Fahrzeuge von Auftragsunternehmen der VVB können dort abgestellt werden.

2.2.3

Qualität des Angebots im straßengebundenen ÖPNV

Die nachfolgende Beschreibung der bestehenden Qualitätsstandards für den ÖSPV in Völklingen umfasst die Kategorien

- Haltestellenausstattung,
- Fahrzeugstandards,
- Betriebsdurchführung,
- Umweltstandards,
- Personaleinsatz.

Ausstattung und Standards der Haltestellen

Das Stadtgebiet Völklingen verfügt über ein Netz aus 146 Haltestellen mit jeweils einer, zwei oder mehreren Halteposition(en). Dies entspricht einer Netzdichte von im Mittel rund 3,7 Haltestellen je 1.000 Einwohner oder 2,2 Haltestellen pro km² Stadtfläche.

Es existieren insgesamt 271 Haltepositionen in Völklingen, die mit Kopfschild (H-Zeichen 224 nach StVO und Fahrgastinformation), Mast und Fahrplankästen in erforderlicher Anzahl ausgestattet sind. 60 Haltepositionen verfügen darüber hinaus über eine auffällige Beschilderung in Form sogenannter Rundrohrsäulen („Fahrgastinformationssystem FIS-2“) mit erweiterter Fläche für Fahrgastinformationen und integrierten Fahrplankästen.

Für Fahrplanaushänge und Fahrgastinformationen an den Haltestellen sind die Verkehrsunternehmen zuständig. Die Fahrplanaushänge enthalten neben dem Namen der Haltestelle und den Abfahrtszeiten der einzelnen Linien, getrennt nach Verkehrstagen Montag bis Freitag, Samstag sowie Sonn- und Feiertag, folgende weitere Informationen:

- Name des Unternehmens,
- Logo des Verkehrsverbunds,
- Hinweise zur Benutzung von AST-Fahrten,
- Linienweg und Tarifgebiet,
- nächstgelegene Vorverkaufsstelle sowie Telefonnummer der saarVV-Kunden-Hotline (SNS).

Weitere Ausstattungsmerkmale an den Haltestellen sind:

- alle Haltepositionen mit Abfallbehältern,
- 58 Haltepositionen mit Wetterschutz (Wartehalle),
- 58 Haltepositionen mit Sitzgelegenheit,
- 74 Haltepositionen mit Busbucht ausgestattet bzw. an Bussonderfahrstreifen gelegen,
- 60 Haltepositionen mit Buskapsteinen.

Die Stadt Völklingen verfügt zurzeit über ca. 30 barrierefrei gestaltete bzw. ausgebauten Haltepositionen. Aufgrund der gesetzlich vorgesehenen vollständigen Barrierefreiheit für die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 müssen im Zuge dessen die Haltestellen im Stadtgebiet Völklingen entsprechend ertüchtigt oder ggf. Ausnahmetatbestände fallweise formuliert werden.

Für die Reinigung der Wartehallen ist der jeweilige Eigentümer, d. h. die VVB, die Stadt Völklingen oder die Fa. Werbe-Fabry, zuständig. Die Reinigung der Haltestellenbereiche wird, je nach Verschmutzungsgrad, durch die Stadt Völklingen durchgeführt. Die an den Haltestellen vorgehaltenen Informationen genügen zumindest den gesetzlichen Anforderungen für den Stadt- und Nachbarortsverkehr⁴³.

43 Nach § 40 (4) PBefG Satz 1 und § 32 BOKraft

Fahrzeugstandards

Im Stadtgebiet Völklingen kommen während der Verkehrsspitze im ÖSPV auf allen ÖSPV-Linien insgesamt bis zu 45 Fahrzeuge zum Einsatz⁴⁴.

Auf den Stadtverkehrslinien (ohne AST-Fahrten) sind im Einsatz

- 33 Niederflur-Solobusse (NL) von VVB und Auftragsunternehmen,
- 4 Niederflur-Gelenkbusse (NG).

Zusätzlich zum üblichen Regelbedarf an Fahrzeugen stehen während der Spitzenzeiten bis zu drei weitere Fahrzeuge als Einsatzreserve zur Verfügung.

Die Niederflur-Solobusse der VVB verfügen über folgende Ausstattungsmerkmale:

- Mechanische Klapprampe und Absenkvorrichtung (Kneeling),
- Standardkomfortausrüstung für den Stadtverkehr nach VDV-Empfehlung⁴⁵,
- anteilig Kameras zur Videoüberwachung des Fahrgastraums (zzt. 9 NL und 1 NG) – bei künftigen Fahrzeugneubeschaffungen Überwachungstechnik obligatorisch,
- TFT-Monitore zur Fahrgastinformation im Fahrzeuginnern (bei Solobussen je einer, bei Gelenkbussen je zwei) mit je Monitor zwei unabhängigen Darstellungsflächen nebeneinander – zur Anzeige des Fahrtverlaufs mit permanenter Anzeige der nächsten Haltestelle(n) und des Fahrtziels auf der einen Bildfläche und zur Wechselanzeige von Eigen- und/oder Drittwerbung auf der anderen Bildfläche,
- innen im Fahrzeug akustische Ansage der jeweils nächsten Haltestelle; bei Bedarf Möglichkeit zusätzlicher Sonderansagen des Fahrpersonals oder der Leitstelle,
- alle Fahrzeuge liefern Echtzeitdaten an die VGS durch das Kommunikationssystem „Saarland in Time“. ⁴⁶ Die vollständige Ausrüstung der Fahrzeuge mit rechnergestütztem Betriebsleitsystem ist in Vorbereitung, um den künftigen gesetzlichen Anforderungen Rechnung zu tragen. ⁴⁷

Die Fahrzeuge werden innen täglich nach Dienstende besenrein gereinigt. Je nach Verschmutzungsgrad erfolgt ein Auswechseln der Busse während des Betriebstags. Die Außenreinigung wird bei Bedarf je nach Stärke der Verschmutzung durchgeführt. Während der Jahreszeiten Herbst, Winter und Frühjahr erfolgt je nach Wetterlage eine tägliche Reinigung des Fußbodens.

Nach einer kontinuierlichen Investition in den Fahrzeugpark während der vergangenen Jahre beträgt das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge der

44 Abschätzung anhand der Informationen lt. Verkehrsunternehmen sowie der Fahrplanangebote in der Verkehrsspitze

45 VDV-Schrift 230

46 Das Konzept sieht eine betriebsübergreifende Kommunikation zur Verbesserung der Fahrgastinformation in Form von Echtzeitinformationen vor.

47 lt. Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG) § 4 Abs. 5

VVB im Fahrplanjahr 2015/2016 knapp 7 Jahre. Das maximale Fahrzeugalter beläuft sich auf 13 Jahre.

Betriebsdurchführung

Folgende betrieblichen Merkmale weist der Völklinger Stadtverkehr auf:

- Die Pünktlichkeit der Busse liegt zurzeit bei (geschätzt) rund 85 %, dabei sind Beeinträchtigungen durch mehrere Baustelleneinrichtungen als Ursache für den aktuellen Wert anzusehen. Ohne diese vermehrten Beeinträchtigungen wäre von einem deutlich höheren Pünktlichkeitswert – über 90 % – auszugehen.
- Der Stadtverkehr Völklingen wird durch eine ortsansässige Betriebsleitstelle organisiert, die montags bis samstags zwischen 4:00 Uhr und 20:30 Uhr besetzt ist.
- Die Disposition der Anruf-Sammel-Taxen erfolgt zurzeit über die Leitstelle der Taxiunternehmen selbst.

Umweltstandards

Folgende Standards zum Kraftstoffverbrauch werden bei den Fahrzeugen der VVB erfüllt:

- Euro-Normen II bis V EEV bei den NG,
- Euro-Norm III bei 7 NL,
- Euro-Norm IV bei 4 NL,
- Euro-Norm V bei 3 NL,
- Euro-Norm V EEV bei 8 NL,
- Euro-Norm VI bei 2 NL.

Personaleinsatz

Das eingesetzte Fahrpersonal erfüllt die folgenden Berufsanforderungen hinsichtlich Auftreten und Qualifikation im Betriebseinsatz:

- Größtenteils ausgebildetes Personal als Berufskraftfahrer im Fachbereich Personenverkehr,
- bei den Berufskraftfahrern durchweg Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift; vereinzelt Kenntnisse in Englisch und Französisch,
- verpflichtendes Tragen von Dienstkleidung für das Personal der VVB zur Wahrung eines einheitlichen Erscheinungsbildes (Grundausrüstung mit Dienstkleidung bei Neueinstellung, jährliche Neuausstattung nach Bedarf),
- vor Betriebseinsatz für neubeschäftigte Fahrpersonale: verpflichtende Teilnahme aller neubeschäftigten Fahrpersonale an einer 14-tägigen Einweisung zur Vermittlung von Basissenntnissen für den alltäglichen Kundenkontakt und zur qualitativen Sicherung und den Bereichen Tarif, Liniennetz und Ortskenntnis,
- bei Bedarf Teilnahme des Fahrpersonals an weiterführenden Schulungen,
- Information und Schulung des Personals über die VDV-Dienstanweisung für den Fahrdienst sowie über Fahreraushänge,

Die regelmäßige Fahrerschulung (4x jährlich, jeweils 3-4 Stunden Dauer) erfolgt nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz und nach der EU Richtlinie 2003/59 EG und umfasst:

- Allgemeine und gesetzliche Grundlagen (z.B. Personenbeförderungsgesetz, Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr, Pflichten aus der Linienverkehrsgenehmigung, gesetzliche Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten),
- Sicherheit und Gesundheit,
- Unfallmanagement: Verhütung & Abwicklung,
- Technik & Energiesparendes Fahren,
- Kundenfreundliches Verhalten und Abgabe von Fundsachen,
- Tarifsystemkenntnisse, Erwerb von Sozialkompetenzen, z. B. Verhalten in Konfliktsituationen.

Für die Beschäftigten der VVB kommt der am Ort geltende Tarifvertrag (TV-N) zur Anwendung. Scheinselbstständiges Personal und Leiharbeitnehmer werden im Fahrbetrieb nicht beschäftigt.

Zudem führt die VVB regelmäßige Modulschulungen für ausgebildete Berufskraftfahrerinnen und -kraftfahrer durch, die zur Verlängerung der Fahrerlaubnis gesetzlich verpflichtend sind.⁴⁸

Für die durch die VVB beauftragten Unterauftragnehmer gelten für deren eingesetztes Fahrpersonal die gleichen Vorschriften, Berufsanforderungen und Qualitätsstandards.

2.2.4 **Tarif, Vertrieb, Kommunikation**

saarVV-Tarif

Die im Stadtgebiet Völklingen tätigen Verkehrsunternehmen kooperieren im Saarländischen Verkehrsverbund (saarVV) und sind somit zur Anwendung des saarVV-Tarifs auf allen ÖSPV-Linien verpflichtet. Die operativen Aufgaben des saarVV nimmt die Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH (SNS) wahr, an der die einzelnen Verkehrsunternehmen beteiligt sind.

Der saarVV-Tarif ist ein saarlandweiter Wabentarif. Jede der dreistellig nummerierten Waben entspricht einer Preisstufe, somit orientiert sich die Preisbildung aus der Anzahl der durchfahrenen Waben einer Relation. Es existieren Sonderregelungen für die Großwaben in Saarbrücken und Völklingen. Für Fahrten innerhalb dieser Waben gilt grundsätzlich die Preisstufe 0. Die ÖPNV-Nutzung innerhalb der Stadtgrenzen von Völklingen erfolgt somit zu einem einheitlichen Tarif. Das derzeitige Angebot an Fahrausweisen, Preisstufen und Preisen im saarVV zeigt die folgende Abbildung 4.

48 vgl. § 5 Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG)

Abbildung 4: saarVV-Tariftabelle (2017)

Neue Tarife ab dem 1. Januar 2017*

Preisstufen	Einzelfahrkarte		Einzelfahrkarte BahnCard		Einzelfahrkarte saarVV Card	
	Erwachsene	Kinder	Erwachsene	Kinder	Erwachsene	Kinder
0	2,60 €	2,00 €	2,10 €	1,80 €	2,20 €	1,80 €
1	2,40 €	1,80 €	1,80 €	1,50 €	1,90 €	1,50 €
2	3,10 €	2,30 €	2,30 €	2,00 €	2,40 €	2,00 €
3	3,50 €	2,60 €	2,80 €	2,30 €	2,90 €	2,30 €
4	4,70 €	3,10 €	3,50 €	2,50 €	3,60 €	2,50 €
5	5,60 €	3,60 €	4,20 €	2,80 €	4,30 €	2,80 €
6	6,50 €	4,20 €	4,90 €	3,40 €	5,00 €	3,40 €
7	7,10 €	4,70 €	5,40 €	3,80 €	5,50 €	3,80 €
8	8,30 €	5,30 €	6,30 €	4,30 €	6,40 €	4,30 €
9	9,00 €	5,80 €	6,80 €	4,60 €	6,90 €	4,60 €
10	9,70 €	6,20 €	7,30 €	4,90 €	7,40 €	4,90 €

Preisstufen	Zeitkarten für Jedermann				Tageskarte	
	Wochenkarte	Monatskarte	Monatskarte im Abo	Jahreskarte Einmalzahlung	Einzel	Gruppen
0	19,30 €	62,10 €	51,75 €	621,00 €	5,80 €	11,60 €
1	18,10 €	56,00 €	46,67 €	560,00 €	4,80 €	9,60 €
2	24,20 €	74,10 €	61,75 €	741,00 €	6,30 €	12,60 €
3	26,60 €	82,00 €	68,33 €	820,00 €	7,30 €	14,60 €
4	31,70 €	102,20 €	85,17 €	1.022,00 €	9,40 €	18,80 €
5	37,00 €	114,40 €	95,33 €	1.144,00 €	11,20 €	22,40 €
6	45,50 €	137,10 €	114,25 €	1.371,00 €	13,00 €	26,00 €
7	51,80 €	158,30 €	131,92 €	1.583,00 €	14,20 €	28,40 €
8	59,50 €	182,50 €	152,08 €	1.825,00 €	16,60 €	30,40 €
9	63,70 €	197,20 €	164,33 €	1.972,00 €	18,00 €	31,40 €
10**	68,90 €	213,60 €	178,00 €	2.136,00 €	19,40 €	31,90 €

Preisstufen	Zeitkarten Schüler und Azubis			Zusatzangebote für Schüler		Zusatzangebote
	Wochenkarte	Monatskarte	SchülerAbo-Karte	AboFun – Zusatzticket zur Schüler-Abo-Karte und zum Landkreis SchülerTicket	Landkreis SchülerTicket	
0	15,20 €	46,60 €	38,83 €	Im Jahresabo 19,50 €/Monat	57,50 €	SeniorenTicket** Im Jahresabo 62,50 €/Monat
1	13,60 €	43,20 €	36,00 €	Einzelkauf 23,40 €/Monat		Seniorenmonatskarte 75,00 €/Monat
2	18,10 €	56,00 €	46,67 €			BürgerTicket Abo mtl. 85,40 €
3	20,50 €	63,80 €	53,17 €			Landkreis/Regionalverband 127,00 €
4	23,80 €	76,60 €	63,83 €			saarVV-Netz
5	28,30 €	85,80 €	71,50 €			
6	34,00 €	102,80 €	85,67 €			
7	39,70 €	118,70 €	98,92 €			
8	44,00 €	136,90 €	114,08 €			
9	47,70 €	147,90 €	123,25 €			
10**	51,70 €	160,20 €	133,50 €			

Preisstufen	1. Klasse Zuschlag DB/vlexx – gültig ab 1. Februar 2017					Zusatzangebot
	Einzelfahrkarte	Wochenkarte	Monatskarte	Monatskarte im Abo	Jahreskarte Einmalzahlung	
0	1,60 €	7,70 €	24,80 €	20,67 €	248,00 €	saarVV Card gültig für ein Kalenderjahr 14,00 €/Kalenderjahr
1	1,50 €	7,20 €	22,40 €	18,67 €	224,00 €	
2	1,90 €	9,70 €	29,60 €	24,67 €	296,00 €	
3	2,10 €	10,60 €	32,80 €	27,33 €	328,00 €	
4	2,80 €	12,70 €	40,90 €	34,08 €	409,00 €	
5	3,40 €	14,80 €	45,80 €	38,17 €	458,00 €	
6	4,00 €	18,20 €	54,80 €	45,67 €	548,00 €	
7	4,50 €	20,70 €	63,30 €	52,75 €	633,00 €	
8	5,00 €	23,80 €	73,00 €	60,83 €	730,00 €	
9	5,40 €	25,50 €	78,90 €	65,75 €	789,00 €	
10	5,80 €	27,60 €	85,40 €	71,17 €	854,00 €	

Alle Preisangaben sind Bruttopreise in Euro, inkl. gesetzlicher Umsatzsteuer

* in Verbindung mit den geltenden Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen

** gültig im gesamten saarVV-Netz

saarVV-Kurzstrecke

Seit 01.07.2017 gilt im Saarland zusätzlich ein wabenunabhängiger Kurzstreckentarif. Es handelt sich dabei um einen Einzelfahrschein für eine Strecke von bis max. 5 Haltestellenabschnitten, wonach ein Umstieg unterwegs nicht möglich ist (mit Ausnahme von Fahrten innerhalb der Großwabe Saarbrücken). Das Ticket gilt für bis zu 30 Minuten ab dem Kaufzeitpunkt und kostet 1,90 €.

Im Stadtgebiet Völklingen gilt die saarVV-Kurzstrecke auf allen Buslinien mit Ausnahme der Schnellbuslinie 110 sowie der Ruftaxiverkehre. Die Kurzstrecke gilt generell nicht im SPNV (Züge des Nahverkehrs).

VVB-Haustarif

Neben dem saarVV-Tarif bieten die VVB einen besonderen Haustarif für Fahrten innerhalb des Stadtgebietes Völklingen (entsprechend der saarVV-Wabe 191) an. Die nachfolgende Abbildung 5 zeigt die Tarifangebote des Haustarifs.

Abbildung 5: Haustarif auf VVB-Linien innerhalb des Stadtgebiets Völklingen



SONDERTARIFE

(Stadtgebiet Völklingen)

WABENBEREICH 191

der Völklinger Verkehrsbetriebe GmbH gilt im Gemeinschaftsverkehr VVB/Saarbahn Linie 110 in der Wabe 191 jedoch nicht auf Strecken der DB.
gültig ab 01.01.2017

**Völklinger
Verkehrsbetriebe GmbH**
Hohenzollernstraße 10
66333 Völklingen
Tel.: 06898 91 22 - 130 oder - 140
Fax: 06898 50 43 - 692
vwb.swwk.de
www.saarvv.de

Einzelkarten	Euro
Kurzstrecke ^(*) (4 Haltestellenabschnitte, ohne umsteigen)	1,90
Mehrfahrtenkarte (= 4 Einzelfahrten)	8,80
Bus – Bad Karte	
Erwachsene (inkl. 2 Euro Eintritt Schwimmbad)	6,90
Kinder (inkl. 1 Euro Eintritt Schwimmbad)	3,70

Zeitkarten	Euro
Wochenkarten	
Senioren ^(**)	16,50
Monatskarten	
Kaufzeitticket ^(*)	39,70
Senioren ^(**)	52,50

^(*) gültig werktags von 9 bis 18 Uhr, übertragbar | ^(**) ab dem 65. Lebensjahr, übertragbar
^(*) nicht gültig auf der Linie 110 und DB | Keine Mitnahmeregelung bei Seniorenticket bzw. Kaufzeitticket

Im VVB-Haustarif angeboten werden

- Kurzstreckenfahrausweise (eine Fahrt über max. vier Haltestellenabschnitte ohne Umsteigen – gültig nicht im AST und auf der Linie 110),
- Mehrfahrtenkarten (für vier Fahrten zum Regelfahrscheinpreis, zu erwerben ausschließlich an Vorverkaufsstellen),

- Bus-Bad-Karten (Kombiticket für den einmaligen Besuch des Völklinger Frei- bzw. Hallenbades inkl. Hin- und Rückfahrt mit dem ÖPNV),
- das Kaufzeit-Ticket als Monatskarte (gültig für beliebig viele Fahrten Mo-Sa zwischen 9 und 18 Uhr, übertragbar),
- ermäßigte Wochen bzw. Monatskarten für Senioren (für Personen ab 65 Jahre, übertragbar nur innerhalb dieses Personenkreises).

Fahrausweisvertrieb

Der Vertrieb der Fahrkarten erfolgt

- in den Bussen per Verkaufsdrucker beim Fahrpersonal,
- an Bord der Anruf-Sammel-Taxen,
- an Fahrkartenautomaten der DB Regio an den Bahnhöfen,
- durch die zentrale Verkaufsstelle Saarmobil Center,
- durch weitere Vorverkaufsstellen der VVB im Stadtgebiet.

Das Saarmobil Center, das durch die VVB mit 3 Personalstellen betrieben wird, befindet sich im Völklinger Bahnhof. Es ist geöffnet montags 6-19 Uhr, dienstags bis freitags 7-18 Uhr und samstags 8-12 Uhr. Dort sind neben sämtlichen Tarifangeboten des saarVV auch weitere Informationen zum ÖPNV wie Fahrplan- und Anschlussauskünfte erhältlich. Ebenfalls ist dort ein Schalter der Touristinformation der Stadt Völklingen integriert, dessen Aufgaben außerhalb der Arbeitszeiten des städtischen Personals ebenfalls durch die VVB-Mitarbeiter geleistet werden.

Fahrkarten im Abonnement einschl. Schüler-Abo-Karten können über folgende Abo-Verkaufsstellen erworben werden:

- saarVV Call- & Abo-Center (Völklingen), Tel. 06898/500 4000,
- Saarbahn GmbH – Abo-Center (Saarbrücken), Tel. 0681/5003 354,
- online unter <https://saarvv.de/service/abocenter/>.

Die Völklinger Verkehrsbetriebe GmbH selbst unterhalten weitere Verkaufsstellen für den Vertrieb aller Zeitkarten in den Völklinger Stadtteilen:

- Kohler & Müller (Geislauren),
- Tabakwaren Olau (Heidstock),
- Heidi Alt (Röchlinghöhe),
- Spar-Markt (Lauterbach),
- Pauli (Ludweiler),
- Tapetenhaus Gert Costaz (Wehrden),
- außerhalb Völklingens: Schreibwaren Doris Duval (Bous).

Information und Kommunikation

Die linien- und betreiberübergreifende Kundeninformation im saarVV obliegt der SNS GmbH. Sie ist verantwortlich für den Aufbau und die Weiterentwicklung einer zentralen und umfassenden Fahrgastinformation.

Zentrale Einrichtungen zur Kommunikation mit den Fahrgästen sind

- die Info-Hotline des saarVV unter 06898/500 4000 sowie
- die saarVV-Website unter www.saarvv.de.

Die SNS GmbH ist verantwortlich für den einheitlichen Marktauftritt des ÖPNV im Saarland gegenüber Kundinnen und Kunden, führt Marketingmaßnahmen durch und gibt übergreifende Informationen zu Tarif- und Verkehrsangeboten heraus. Dazu gehören Fahrausweisangebote für unterschiedliche Zielgruppen, Tarifwabenplan und Liniennetzplan.

Die VVB verfügt ebenfalls über einen Internetauftritt unter vzb.swvk.de, dessen Informationsangebot sich auf das VVB-eigene Verkehrsnetz konzentriert und aktuelle Informationen, z. B. Linienwegänderungen durch Bauarbeiten, enthält.

2.2.5 Weitere Angebote zur Personenbeförderung

Alternativ bzw. ergänzend zum ÖPNV steht in Völklingen die Taxibeförderung zur Verfügung. Die Unternehmen sind in der Taxi-Völklingen Unternehmergesellschaft (UG) organisiert. Derzeit sind 13 Anbieter mit 21 Taxen an der UG beteiligt. Taxi-Halteplätze befinden sich an folgenden Standorten: Völklingen Markt, Bismarckstr., Poststr., Rathausstr. und Bahnhof. Weitere Halteplätze befinden sich in den Stadtteilen Wehrden, Ludweiler und Luisenthal.⁴⁹

⁴⁹ <http://taxi-völklingen.de/index.htm>

3 Anforderungsprofil

In diesem Kapitel werden die grundsätzlichen verkehrspolitischen Zielvorgaben und Empfehlungen für die weitere Entwicklung des ÖPNV im Stadtgebiet Völklingen dargestellt. Die darauf basierenden Aussagen zu linienübergreifenden Leistungs-, Qualitäts- und Organisationsstandards bilden das Rahmenkonzept für den straßengebundenen ÖPNV. Es werden verbindliche Vorgaben für Standards nachfolgend festgelegt, soweit sie über den unter Kap. 2.2 beschriebenen Leistungs- und Qualitätsstandards als grundsätzlich zu sichernde Mindeststandards hinausgehen bzw. einzelne Standards einer Präzisierung bedürfen.

Die Vorgaben des Anforderungsprofils definieren den im öffentlichen Interesse liegenden Angebotsstandard für eine ausreichende Verkehrsbedienung in Völklingen.

3.1 Verkehrspolitische Ziele

Die für den ÖPNV der Stadt Völklingen maßgeblichen verkehrspolitischen Zielsetzungen leiten sich aus folgenden Vorgaben ab:

- Bundes- und landesrechtliche Vorgaben,
- übergeordnete Planwerke der Landes- und Umweltplanung,
- kommunalpolitische Konzepte und Zielvorstellungen.

3.1.1 Übergeordnete Zielsetzungen

Bundesrechtliche Vorgaben zur Aufstellung des NVP sind dem PBefG zu entnehmen. Konkretisiert und ergänzt werden diese Vorgaben durch die **landesrechtlichen Regelungen des ÖPNVG**. Die maßgeblichen Zielsetzungen für den ÖPNV werden nachfolgend aufgeführt.⁵⁰

- **Versorgung der Bevölkerung mit einem ausreichenden Grundangebot im ÖPNV** als Aufgabe der Daseinsvorsorge,
- **Vorrang des ÖPNV** vor dem motorisierten Individualverkehr bei der Entwicklung und Umsetzung von Verkehrskonzepten,
- **Verknüpfung von Verfahren der Raumordnung mit Zielen des ÖPNV** durch räumliche Anbindungen mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln auf kurzen Wegen und leichte Übergänge vom Individual- auf den öffentlichen Verkehr,
- **Förderung des Umweltschutzes** mit Gestaltung des ÖPNV als wirksamer Beitrag zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen,
- **Prämisse der Wirtschaftlichkeit** durch Konzeption der ÖPNV-Bedienung nach wirtschaftlich günstigsten Lösungen unter Abwägung von gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten),
- **attraktives Gesamtkonzept ÖPNV** durch Zusammenarbeit der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sowie Koordination des Leistungsangebots im Rahmen eines Verkehrsverbundes.

⁵⁰ Gesetz Nr. 1908 über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG) vom 30. November 2016

Daraus leiten sich unmittelbar folgende Anforderungen an den ÖPNV ab:

- **Förderung und Stärkung der Leistungsfähigkeit der Betriebsarten** bei der Netzgestaltung unter weitestgehender Vermeidung von Parallelverkehren,
- **bedarfsorientierte Bedienung** mit abgestuften und koordinierten Bedienungskonzepten je nach räumlichen Erfordernissen zwischen Verdichtungsraum und ländlichen Gebieten,
- **Verknüpfung der Angebote** zu einem Gesamtangebot mit abgestimmten Fahrplänen und Tarifen im Rahmen eines Verkehrsverbundes,
- **integriertes Angebot** im Rahmen des öffentlichen Linienverkehrs nach § 42 PBefG unter Einbezug von Sonderformen des Linienverkehrs, Werksverkehren und freigestellten Schülerverkehren, soweit Beförderung mit Schulbussen nicht wirtschaftlicher oder sachgerechter,
- **Berücksichtigung der Belange von Frauen** bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV,
- **benutzerfreundliche bauliche Anlagen und Fahrzeuge** unter Berücksichtigung der Belange von Behinderten, älteren Menschen und Eltern mit Kindern, des Umweltschutzes und der Wirtschaftlichkeit.

Aus dem **Landesentwicklungsplan** sind ÖPNV-relevante Ziele und Grundsätze abzuleiten. Diese lauten wie folgt:

- **Erhöhung der Tragfähigkeit des ÖPNV** analog der raumordnerischen Siedlungsachsen,
- **Erhaltung und Gewährleistung der Erreichbarkeit zentraler Orte** über den ÖPNV und Verknüpfung raumordnerischer Leitbilder mit den Zielen des ÖPNV,
- **Erreichbarkeit der Mittelzentren** von jedem zentralen Ort ihres Verflechtungsbereichs in ca. 30 Minuten durch den ÖPNV,
- **Sicherung eines leistungsfähigen ÖPNV-Systems** zur Funktionsstärkung der zentralen Orte, damit einhergehend Sicherung bzw. Verbesserung der Erreichbarkeit der zentralen Orte und der ÖPNV-Tragfähigkeit,
- **Verbindung der zentralen Orte** durch ein leistungsfähiges Nahschnellverkehrssystem im Taktverkehr mit Vorrang des SPNV vor dem ÖSPV,
- **ÖPNV als flächensparende und umweltschonende Alternative** zum MIV,
- **Schwerpunktbildung der Siedlungstätigkeit in den zentralen Orten** in Verbindung mit den Leitlinien des ÖPNV zur Vermeidung bzw. Verminderung des Verkehrsaufkommens durch den MIV,
- **Abstimmung kommunaler Planungen und Maßnahmen mit den Erfordernissen des ÖPNV** mit besonderer Bedeutung des SPNV,
- **Sicherstellung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen** in Verbindung mit raumordnerischen Zielen,
- **Konzentration der Siedlungsentwicklung an Standorten mit guter Anbindung an das ÖPNV-Netz** und guter Erschließung mit Rad- und Fußwegen.

Aus den übergeordneten Klimaschutzkonzepten des Saarlandes bzw. Regionalverbandes Saarbrücken gehen weitere Zielstellungen und Leitlinien für den ÖPNV hervor.⁵¹ Für den Regionalverband Saarbrücken wurden drei grundlegende Ziele mit zentralen Handlungsfeldern abgegrenzt.⁵²

- **Verkehrsvermeidung** durch Zurückgewinnung der Nahversorgung und durch Stärkung des nicht-motorisierten Verkehrs,
- **Verkehrsverlagerung** durch Entwicklung eines attraktiven Mobilitätsverbundes,
- **Gestaltung des notwendigen Verkehrs** durch klimaschonenden Autoverkehr und Aufbau einer nachhaltigen Mobilitätskultur.

Den fünf wie folgt benannten Handlungsfeldern liegen jeweils mehrere Maßnahmen(strategien) zugrunde:

- **Zurückgewinnung der Nahversorgung** durch Ausrichtung der Stadt- und Ortsentwicklung an den Zielen des Klimaschutzes und durch Reaktivierung der Nahversorgung auf Ortsteilebene,
- **Stärkung des nicht-motorisierten Verkehrs**, hier insbesondere des Rad- und Fußverkehrs mit Förderung des Radverkehrs als Alternative zum MIV,
- **Entwicklung eines attraktiven Mobilitätsverbundes** durch Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV-Angebotes, Förderung der Angebotsvielfalt, Steigerung der Nutzungsattraktivität des ÖPNV, Weiterentwicklung des Informationsangebotes, Schaffung von Anreizen zur Nutzung CO₂-armer Verkehrsmittel und Unterstützung bei der Nutzung CO₂-armer Verkehrsmittel im Berufsverkehr,
- **Gestaltung eines klimaschonenden Autoverkehrs** durch Förderung und Information zu alternativen Mobilitätsdienstleistungen, Erhöhung der Flotteneffizienz, Optimierung der Fahrzeugnutzung in Kommunalverwaltungen und Unternehmen,
- **Aufbau einer nachhaltigen Mobilitätskultur** mit Durchführung grenzüberschreitender Mobilitätsaktionen, weiteren Aktionen zur nachhaltigen Mobilität und der Beteiligung Interessierter an der Aufstellung von Klimaschutzkonzepten.

Die Durchführung und Umsetzung der Ziele bzw. Maßnahmen liegen nicht zwangsläufig in der Zuständigkeit des Regionalverbandes Saarbrücken, sondern vielmehr im Verantwortungsbereich bei den Städten und Gemeinden. Die Klimaschutzstrategien sind daher in erster Linie als – nicht bindende – Leitlinien und Empfehlungen im Rahmen künftiger Einzelmaßnahmen in der Zuständigkeit der Stadt Völklingen zu verstehen.

3.1.2

Kommunalpolitische Ziele

Für die Rolle, Ausgestaltung und Planung des ÖPNV trifft die Mittelstadt Völklingen grundsätzliche Festlegungen für ihren Zuständigkeitsbereich bzw. in Abstimmung mit benachbarten Kommunen bzw. dem Regionalverband Saarbrücken

⁵¹ Integriertes Klimaschutzkonzept für den Regionalverband Saarbrücken 2014, S. 108ff., 228ff.

⁵² Die Handlungsfelder wurden abgegrenzt vor dem Hintergrund des Energiekonzeptes der Bundesregierung zur Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr.

auch für überörtliche Verkehrsverbindungen von und nach Völklingen. Diese beschreiben das öffentliche Interesse am ÖPNV und sind zum einen als Selbstverpflichtung zu verstehen, zum anderen dienen diese Festlegung beteiligten Dritten, z. B. Verkehrsunternehmen, der Einordnung und weiteren Veranlassung zu Grunde liegender Zielvorstellungen zum ÖPNV in Völklingen.

Festlegung 1: ÖPNV und Daseinsvorsorge

ÖPNV und Daseinsvorsorge

Der ÖPNV in Völklingen gewährleistet eine ausreichende Verkehrsbedienung der Bevölkerung, um die Herstellung und Sicherung möglichst gleichwertiger Lebensbedingungen für alle Bevölkerungsgruppen zu erreichen.

Der ÖPNV in Völklingen ist unter Berücksichtigung der Zielsetzungen nach § 3 ÖPNVG als Vorrangsystem vor dem motorisierten Individualverkehr zu betrachten.

Der ÖPNV gewährleistet im Rahmen der im LEP-Teilabschnitt Siedlung definierten Konzentration der Siedlungstätigkeiten auf die an Siedlungsachsen gelegenen zentralen Orte die Erreichbarkeit dieser Orte. Dies erfolgt durch ein attraktives ÖPNV-Angebot zur Anbindung zentraler Einrichtungen wie Versorgungsschwerpunkten, sozialen und kulturellen Einrichtungen, Arbeitsplätzen und Dienstleistungen sowie Freizeit- und Erholungsstätten.

Bei der Planung und Realisierung neuer Verkehrskonzepte ist dem ÖPNV Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr einzuräumen, dabei sind die Stärken der Verkehrsträger Schiene und Straße zu nutzen und Wirtschaftlichkeit sowie Ziele des Umweltschutzes zu berücksichtigen.

Festlegung 2: Raumordnung und ÖPNV

Raumordnung und ÖPNV

Ziele der Landes- und Bauleitplanung sowie Verfahren der Raumordnung und des ÖPNV ergänzen sich gegenseitig. Dies bedingt die Vereinbarkeit der Ausgestaltung des ÖPNV mit Landesplanung, Raumordnung und Umweltschutz.

Der ÖPNV ist in den Verflechtungsbereichen zentraler Orte entlang der Siedlungsachsen zu stärken als Alternative zum motorisierten Individualverkehr mit Vorrang des SPNV gegenüber dem ÖSPV.

Im Rahmen kommunaler Planungen und Maßnahmen in Völklingen erfolgt grundsätzlich eine Abstimmung mit der Rolle bzw. den Erfordernissen des ÖPNV.

Während eine räumliche Bündelung zentraler Einrichtungen die Auslastung des ÖPNV und damit die wirtschaftlichen Bedingungen verbessert, stellt der ÖPNV durch leistungsfähige Angebote im Taktverkehr gleichzeitig die regelmäßige Erreichbarkeit sicher und trägt zur Funktionsstärkung dieser Einrichtungen bei. Dem ÖPNV ist daher bei der Erreichbarkeit zentralörtlicher Einrichtungen eine besondere Bedeutung beizumessen.

Im Rahmen städtebaulicher Maßnahmen sind wirtschaftlich tragfähige und verkehrlich angemessene ÖPNV-Lösungen sicherzustellen oder zu entwickeln, die die Bedürfnisse der potenziellen Kunden des ÖPNV bzw. Nutzer der entsprechenden Einrichtungen berücksichtigen.

Festlegung 3: Barrierefreiheit im ÖPNV

Barrierefreiheit im ÖPNV

Der ÖPNV im Stadtgebiet Völklingen wird grundsätzlich barrierefrei im Sinne des PBefG und ÖPNVG gestaltet.

Für die im PBefG vorgesehene Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 sind die Ausgestaltung und etwaige Ausnahmeregelungen nach dem 01.01.2022 zu prüfen, konzeptionell vorzubereiten und abzustimmen. (Prüfauftrag).

Neu- oder Umbauten von ÖSPV-Haltestellen sind vollständig barrierefrei umzusetzen. Für bestehende Haltestellen ist der barrierefreie Ausbau gemäß Frequentierung, Funktion und Bedeutung für das Gesamtnetz zu priorisieren.

Die Finanzierung zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bei den Haltestellen im Völklinger Stadtgebiet ist zu ermöglichen unter Berücksichtigung der Inanspruchnahme entsprechender bundes- oder landesgesetzlicher Finanzhilfen bzw. Förderinstrumente.⁵³

Das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und die seit 2013 gültige Fassung des PBefG bilden die Rahmenvorgaben für die zukünftige vollständige Barrierefreiheit unter besonderer Berücksichtigung der in ihrer Mobilität bzw. sensorisch beeinträchtigten Menschen. Diese werden im ÖPNVG weiter konkretisiert. Demnach muss zur Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse die Beförderung von Personen allgemein zugänglich sein. Das PBefG gibt mit dem verbindlich genannten Umsetzungshorizont des 01.01.2022 Anlass zur Prioritätensetzung, Masterplanung und schrittweise Realisierung oder Vervollständigung der Barrierefreiheit im ÖPNV. Zur Ausgestaltung des barrierefreien ÖPNV verweist das PBefG als Regelfall auf die Aussagen im NVP über:

- zeitliche Vorgaben,
- erforderliche Maßnahmen,
- etwaige begründete Ausnahmeregelungen.

Die Herstellung eines vollständig barrierefreien ÖPNV umfasst alle Systembereiche des öffentlichen Verkehrs. Dies betrifft im ÖSPV der Stadt Völklingen:

- die bauliche und technische Gestaltung von Bushaltestellen inkl. der Wegeanbindung zum Erreichen oder Verlassen der Haltestelle,
- der Anforderungen an die im ÖSPV eingesetzten Fahrzeuge,
- die Vorhaltung von Fahrgastinformationen an Haltestellen und in den Fahrzeugen bzw. sonstiger Hilfestellungen zur Nutzung des ÖPNV.

Im Rahmen der Prüfung zur Ausgestaltung der geforderten „vollständigen Barrierefreiheit“ ab dem Jahr 2022 sind somit die konkreten Maßnahmen evtl. unter Benennung von Ausnahmen und zeitlichen Übergangsregelungen unter Beteiligung aller relevanten Interessensgruppen bzw. -vertretungen zu entwickeln und zu diskutieren. Des Weiteren hat die Ausgestaltung dem Stand der Technik

⁵³ vgl. Gesetz Nr. 1697 über die Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den kommunalen Gebietskörperschaften

ebenso zu entsprechen wie den Anforderungen an die Barrierefreiheit und Sicherheit.

Festlegung 4: Wahrnehmung der Aufgabenträgerrolle

Wahrnehmung der Aufgabenträgerrolle

Als Aufgabenträgerin für den straßengebundenen ÖPNV⁵⁴ hat die Stadt Völklingen die Planung, Gestaltung und Finanzierung des Verkehrsangebotes gemäß den gesetzlichen Erfordernissen sowie ihrer Zuständigkeiten und Einflussmöglichkeiten zu sichern.

Die Wahrung des öffentlichen Verkehrsinteresses bei der konzeptionellen Gestaltung und dem täglichen Betrieb des ÖSPV im Stadtgebiet erfordert eine enge Abstimmung der Stadt Völklingen mit den konzessionierten bzw. beauftragten Verkehrsunternehmen.

In Anknüpfung an die 2009 erfolgte Inhouse-Vergabe der Verkehrsleistungen des Stadtliniennetzes Völklingen an das Völklinger Verkehrsbetriebe GmbH (VVB) als Tochterunternehmen der Stadtwerke Völklingen Holding GmbH sowie der Vertragserweiterung mit Ausdehnung auf die Bedienung der Linie 195 in 2012 bereitet die Stadt Völklingen im Rahmen ihrer Aufgabenträgerschaft die Absicherung der städtischen Verkehrsbedienung mittels Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an die VVB als stadteigenes Unternehmen nach § 5 (2) VO (EG) 1370/2007 vor.

Als künftig mögliches Mitglied im Zweckverband Personennahverkehr Saarland vertritt die Stadt Völklingen aktiv ihre Interessen an der Gestaltung und Entwicklung des SPNV und der RegioBus-Verkehre.

Mit den benachbarten und übergeordneten Aufgabenträgern der Region ist eine zukünftige Kooperation der Stadt Völklingen mit dem Ziel einer integrierten Gestaltung des ÖPNV über Stadt- und Kreisgrenzen hinweg anzustreben.

Mit der Übernahme der Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV auf den Linien innerhalb Völklingens verfolgt die Stadt die Absicht, künftige Planungen, die Organisation und die Ausgestaltung des lokalen Nahverkehrs in eigener Regie voranzubringen mit dem Ziel der Sicherung und Verbesserung von Umfang und Qualität des ÖSPV-Angebots in der Stadt. Die Zusammenarbeit mit anderen Aufgabenträgern und dem Zweckverband Personennahverkehr Saarland findet dabei in folgendem Rahmen statt:

- (künftig) in den Zweckverbandsversammlungen des ZPS,
- in bilateralen offiziellen oder informellen Abstimmungsrunden mit den benachbarten Aufgabenträgern zur Vereinbarung und Abstimmung federführender Zuständigkeiten bei grenzüberschreitenden Linien bzw. Linienbündeln sowie zur Abstimmung bei Planung und Betrieb.

Die Stadt Völklingen vertritt ihre Interessen und bringt Vorschläge im Rahmen der genannten Gremien ein. Dabei ist es das Bestreben, möglichst einvernehmliche Lösungen bei gebietsübergreifenden Fragestellungen zu finden. Vor diesem Hintergrund sind die Zielaussagen der NVP benachbarter Aufgabenträger

⁵⁴ seit 01.01.2017; davor lag die Aufgabenträgerfunktion für den ÖPNV in Völklingen beim Zweckverband Öffentlicher Nahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken

ebenso zu berücksichtigen wie die Aussagen der Verkehrsentwicklungsplanung mit dem aufgestellten NVP bzw. späteren Fortschreibungen.

3.2 Netzstruktur

Das ÖPNV-Netz definiert sich durch die ihm zu Grunde liegenden Linien, Haltestellen und vor allem Knotenhaltestellen bzw. Verknüpfungspunkte, wo mehrere Linien räumlich miteinander verknüpft sind. Sollen bestimmte Netzknoten die Funktion als Umsteigehaltestelle erfüllen, muss dort nicht nur die räumliche, sondern auch die zeitliche Verknüpfung der Linien vorgesehen werden. Dieses Ziel wird durch aufeinander abgestimmte Fahrpläne der einzelnen Linien an definierten Umsteigepunkten realisiert, so dass hier nicht nur attraktive Umsteigevorgänge mit Wartezeiten möglichst nicht länger als erforderlich sowie ein maximales Angebot an Anschlussmöglichkeiten „in alle Richtungen“ erreicht werden kann.

Bei derartigen Knotenpunkten, an denen sich mehrere oder alle Linien im Taktfahrplan regelmäßig und zur gleichen Zeit treffen, wird dies als „Rundum-Anschluss“ oder „Rendezvous-Anschluss“ bezeichnet. Sind mehrere Knotenpunkte dieser Art im regionalen Zusammenhang räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmt und folgen den gleichen Planungsprinzipien – vor allem mit symmetrischen Anschlusszeiten der beteiligten Linien im Regelfall um die Minuten :00 (volle Stunde) und/oder :30 (halbe Stunde) – spricht man vom Prinzip des Integralen Taktfahrplans (ITF). Vor diesem Hintergrund wird der ITF als grundlegendes Verkehrskonzept im Saarland zur bestmöglichen Abstimmung der Fahrpläne, vor allem zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Straße, angestrebt.

Die im ÖPNV-Netz enthaltenen Linienverkehre sind grundsätzlich differenziert zu betrachten. Zum einen gibt es unterschiedliche Verkehrsträger, meist bestehend aus dem SPNV auf der Schiene sowie Bus- und differenzierten Beförderungsangeboten auf der Straße. Zum anderen gliedert sich das ÖPNV-Netz sowohl hierarchisch in eine regionale und lokale Bezugsebene mit i. d. R. getrennten Zuständigkeiten als auch funktional nach Teilnetzen und Ergänzungslinien unterschiedlicher Charakteristika (z. B. Ausprägung, Produktprofil, Verkehrsaufgabe, Bedienungszeiten, Bedeutung für das Gesamtnetz).

Somit ist die für das Liniennetz in und um Völklingen maßgebliche Gliederung gemäß hierarchischer und funktionaler Kriterien zu definieren. Die Netzstrukturierung dient als Orientierungs- und Auswahlhilfe bei der Festlegung und Zuordnung der Standards bei Angebotsumfang und -qualität einzelner Linien.

3.2.1 Hierarchische Netzgliederung

Nach räumlichen Kriterien bildet sich für Völklingen die nachfolgende Netzhierarchie heraus.

Festlegung 5: Definition der Netzhierarchie

Definition der Netzhierarchie

Der ÖPNV in der Stadt Völklingen ist zu verstehen als Gesamtnetz der Verkehrsträger (Schiene und Straße) bzw. Verkehrsmittel (Eisenbahn, Bus etc.). Das Gesamtnetz wird gebildet aus regionalen und lokalen Verkehrsangeboten.

Das regionale Netz umfasst den SPNV, während regionale Buslinien das Stadtgebiet Völklingen nicht bedienen. Das lokale Netz umfasst somit den gesamten ÖSPV in Völklingen. Alle Verkehrsangebote des ÖSPV in der Zuständigkeit der Stadt Völklingen als Aufgabenträgerin sind dem lokalen Netz zugeordnet.

Das Angebot im SPNV und ÖSPV ist nach dem Prinzip des ITF zu gestalten, wobei dem SPNV Vorrang vor dem ÖSPV beizumessen ist.

Das regionale Netz, hier repräsentiert durch die Schienenstrecke entlang der Saar, dient vorwiegend der Anbindung der Stadt Völklingen an die angrenzenden zentralen Orte, insbesondere das Oberzentrum Saarbrücken. Das lokale Netz leistet die Erschließung der Stadtteile innerhalb des Stadtgebiets Völklingen sowie die Verbindung mit den Nachbarorten angrenzender Städte und Gemeinden. Regionale und lokale Verkehrsangebote unterscheiden sich zudem durch die Charakteristika der Linienlängen, Haltestellenabstände, Reisegeschwindigkeiten und der mittleren Reiseweite je Fahrgast.

3.2.2

Funktionale Netzgliederung

Nach funktionalen Kriterien lässt sich das Völklinger ÖPNV-Netz wie folgt gliedern:

Festlegung 6: Definition der funktionalen Netzgliederung

Definition der funktionalen Netzgliederung

Das Gesamtnetz des ÖSPV gliedert sich in die Netzebenen **Grundnetz und Ergänzungsnetz**. Die Netzebenen werden weiter kategorisiert nach Funktion und Charakteristik einzelner Angebotstypen.

Die Linien im Stadtgebiet in der Zuständigkeit der Stadt Völklingen werden entsprechend Tabelle 19 den Netzebenen bzw. Funktionen zugeordnet.

Für die übrigen das Stadtgebiet tangierenden Linien in der federführenden Zuständigkeit anderer Aufgabenträger erfolgt die funktionale Zuordnung vorbehaltlich einer abweichenden Definition durch den jeweiligen Aufgabenträger.

Tabelle 19: Funktionale Netzgliederung

Netzebene	Funktion	Charakteristik	Linienzuordnung
Grundnetz	Regionallinie	Tägliche Bedienung Mo-So, Taktverkehr, Angebotsorientierung	SPNV
	Stadt-Umland-Linie		167, 180, 181, 187, 195
	Stadtverkehrslinie		183, 184
Ergänzungsnetz	Ergänzungslinie 1. Ordnung	Bedienung Mo-Sa oder Mo-Fr, Ergänzung zum Grundnetz oder nachfrageorientiertes Grundangebot, ggf. Taktverkehr, ggf. bedarfsgesteuerte Bedienung	110, 166, 182, 185, 186, 189, 190
	Ergänzungslinie 2. Ordnung	Bedienung Mo-Fr, nachfrageorientierter Verkehr, Schul-/ Ausbildungsverkehr, ggf. bedarfsgesteuerte Bedienung	425, 428, Schülerlinien (880-899)
	Freizeit-/Nachtlinie	Saisonales oder Wochentagsabhängiges Angebot zu touristischen Zielen bzw. im Nachtverkehr	N14, N34
	Anrufdienst	Bedarfsgesteuertes, flächenhaftes, nicht an einen Linienweg gebundenes Angebot	---

Die Zuordnung der Linien in Völklingen zu Netzebenen und Funktion lässt sich im Überblick wie folgt charakterisieren:

- Die Linien im Grundnetz in Völklingen gewährleisten die weitgehende Erschließung des Stadtgebiets an allen Wochentagen sowie die Verbindung Völklingens zum Oberzentrum Saarbrücken und dem benachbarten Mittelzentrum Saarlouis.
- Die Ergänzungslinien 1. Ordnung dienen der Verdichtung, Feinerschließung und Ergänzung des Grundnetzes im Stadtgebiet Völklingen sowie der Verbindung mit den angrenzenden Kommunen.
- Die Ergänzungslinien 2. Ordnung sind überwiegend zu den Schul- und Ausbildungsstandorten hin orientiert.
- Die Nachtlinien ergänzen die Linien vorwiegend des Grundnetzes im Tagesverkehr.
- Eigenständige Anrufdienste bestehen in Völklingen nicht; die AST-Fahrten sind den jeweiligen Linien des Grund- und Ergänzungsnetzes 1. Ordnung zugeordnet.

3.2.3

Verknüpfungspunkte und Schnittstellen

Die nachfolgende Tabelle 20 weist die Haltestellen des ÖSPV im Stadtgebiet aus, die eine Verknüpfungsfunktion zwischen Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs anbieten bzw. als Schnittstelle zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem Individualverkehr (Kfz- und Radverkehr) fungieren. Gemäß Ihrer Bedeutung lassen diese sich nach zwei Kategorien grob abgrenzen:

- Kategorie 1: Zentrale Haltestelle mit räumlich und zeitlich abgestimmter ÖPNV-Netzverknüpfung (mit und ohne Schnittstelle zum Individualverkehr),
- Kategorie 2: Haltestelle mit räumlicher ÖPNV-Verknüpfung, zeitlich i. d. R. nicht abgestimmt (mit und ohne Schnittstelle zum Individualverkehr).

Tabelle 20: ÖPNV-Verknüpfungspunkte und Schnittstellen zum Individualverkehr

Zuordnung	Verkehrszelle bzw. Ortsteil	Haltestelle	Verknüpfte Linien	P+R	B+R
Kategorie 1	Innenstadt Mitte	Bahnhof	alle Linien <-> SPNV	X	k.A.
	Geislautern Süd	Rotweg	184, 185 <-> 167	---	---
Kategorie 2	Wehrden Ost	Brücke	184, 185 <-> 186, 187	---	---
	Luisenthal	Bahnhof	180, 181 <-> SPNV	X	k.A.

außerhalb Völklingens:

	Wadgassen	Saarstraße	186 <-> 406	---	---
	Altenkessel	Talstraße	180, 181 <-> 102	---	---
	Werbeln	Dorfkreuz	185 <-> 429	---	---
	Püttlingen	ZOB	195 <-> 191	---	---
	Hostenbach	Sitters	186, 187 <-> R13	---	---

P+R = Park + Ride B+R = Bike + Ride k.A. = keine Angabe

Die maßgeblichen Knoten- und Verknüpfungspunkte im ÖPNV-Netz der Stadt Völklingen werden nachfolgend benannt und deren weitere Entwicklung definiert.

Festlegung 7: Verknüpfungs- und Umsteigepunkte**Verknüpfungs- und Umsteigepunkte**

Vorrangige Verknüpfungs- und Umsteigepunkte im Stadtgebiet sind die Haltestellen Völklingen Bahnhof und Geislautern Rotweg. Die Knotenpunktfunktion dieser Haltestellen ist zu sichern und durch geeignete Maßnahmen zu stärken.

Die Anschlusssicherung an der Haltestelle Völklingen Bahnhof zwischen dem ÖSPV und SPNV muss gewährleistet sein. Um den Übergang zwischen den Verkehrsmitteln zu erreichen, sind mindestens 5 Minuten als Übergangszeit einzurichten.

Weitere Verknüpfungspunkte mit Anschlussmöglichkeiten sind die Haltestellen Wehrden Brücke und Luisenthal Bahnhof. Diese sind ebenfalls im Bestand zu sichern.

An bestimmten Haltestellen außerhalb des Stadtgebiets bestehen Anschlussmöglichkeiten zwischen den Linien des Völklinger Stadtverkehrs und den Linien anderer Verbundpartner im SaarVV. Die Sicherung und Verbesserung der Fahrplanabstimmung erfolgt hier in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern.

An der Haltestelle Völklingen Bahnhof sind alle Linien sowohl räumlich als auch zeitlich abgestimmt miteinander verknüpft, so dass erforderliche Umsteigevor-

gänge für innerstädtische Verbindungen im Wesentlichen hier stattfinden können. Darüber hinaus sind alle Stadtverkehrslinien mit den Ankunfts- und Abfahrtszeiten des SPNV abgestimmt.

Am Verknüpfungs- und Umsteigepunkt Rotweg im Stadtteil Geislautern besteht eine Anschlussabstimmung zwischen den Linien 167 und den Linien 184 bzw. 185. Hierüber wird die Verbindung der Dörfer im Warndt mit der Stadt Völklingen gewährleistet.

Außerhalb des Stadtgebiets bestehen an den Verknüpfungspunkten Altenkessel Talstraße, Hostenbach Sitters, Wadgassen Saarstraße, Werbeln Dorfkreuz und Püttlingen ZOB Anschlussmöglichkeiten zwischen Linien des lokalen Völklinger Netzes und ÖPNV-Angeboten benachbarter Verkehrsunternehmen im SaarVV.

Nachfolgend sind die Anforderungen an Schnittstellen zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem Individualverkehr dargestellt.

Festlegung 8: Schnittstellen zum Individualverkehr

Schnittstellen zum Individualverkehr

Für das Stadtgebiet bedeutsame Schnittstellenpunkte befinden sich v. a. an den Haltestellen Völklingen Bahnhof und Luisenthal Bahnhof.

Mit dem Ziel der Steigerung der Attraktivität des ÖPNV sind entsprechende Schnittstellen zwischen dem Individualverkehr und dem ÖPNV, insbesondere zum Fahrradverkehr (B+R), zu erhalten und zu stärken.

Zur Förderung umweltverträglicher Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie dem Fuß- und Radverkehr, aber auch Carsharing-Angeboten, sind im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung geeignete Strategien und Maßnahmen für die Schnittstellen zu entwickeln.

In der Weiterentwicklung der Schnittstellen im innerstädtischen Verkehr kann insbesondere die verbesserte Anbindung des Radverkehrs mittels kleinerer und größerer Bike + Ride-Anlagen an zahlreichen Haltestellen deren Einzugsbereiche erhöhen, damit die nachhaltige Mobilität stärken und einen wesentlichen Beitrag für einen attraktiveren ÖPNV leisten.

3.3 Erschließung und Verkehrsbedienung

Die Anforderungen an den Umfang des Verkehrsangebots und Standards zur Erschließungs- und Bedienungsqualität des ÖPNV in Völklingen basieren auf den Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) für Mittelzentren⁵⁵ mit Bezug auf das aktuell in Völklingen vereinbarte und erreichte Qualitätsniveau.

3.3.1 Erschließungsstandards

Die nachfolgend ausgewiesenen Luftlinienentfernungen nach VDV werden als maximale Grenze der Einzugsbereiche für Haltestellen definiert und als zumutbar für die Erreichbarkeit der Wohnstandorte und sonstigen ÖPNV-relevanten Nutzungen in diesem Bereich angesehen.

⁵⁵ VDV-Schrift Nr. 4, 6/2001

Tabelle 21: Erschließungsstandards nach VDV-Empfehlung

Gebietstyp	Kernzone	Hohe Nutzungsdichte	Geringe Nutzungsdichte
Max. Einzugsbereiche von Haltestellen ÖSPV (Luftlinie)	300 m	400 m	600 m
Max. Einzugsbereiche von Haltestellen SPNV (Luftlinie)	400 m	600 m	1.000 m
Umfwegfaktor	1,2	1,2	1,2
Max. Fußwegzeiten zur ÖPNV-Haltestelle (bei 70 m/Min.)	5 Min.	7 Min.	10 Min.

Der angegebene Umwegfaktor (Fußwegeverlauf der Haltestelle gegenüber der Luftlinie) berücksichtigt jeweils die Topographie und wird als Konstante in die Betrachtung integriert. Somit ergeben sich bei der angegebenen mittleren Gehgeschwindigkeit die definierten maximalen Fußwegzeiten zur Haltestelle.

Als Ziel sind nach Möglichkeit sämtliche Siedlungsgebiete in der Stadt Völklingen an das Netz des ÖPNV anzuschließen. Da dieses Ziel aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen nicht immer vollumfänglich realisierbar ist, gilt gemäß VDV-Empfehlung eine Fläche als erschlossen, wenn mindestens 80% der Bevölkerung innerhalb der definierten Einzugsbereiche ansässig ist oder einer Beschäftigung nachgeht.

Abweichend von den Empfehlungen des VDV werden die angeforderten Haltestelleneinzugsbereiche in der Stadt Völklingen grundsätzlich auf 300 Meter begrenzt, unabhängig von der jeweiligen Nutzungsdichte. Dieser Wert soll auch im Rahmen der weiteren Verkehrsentwicklungsplanung beibehalten werden und wird daher als verbindlich auch für das Anforderungsprofil des NVP festgelegt.

Festlegung 9: Erschließungsstandards

Erschließungsstandards

Die Haltestellen des ÖSPV in der Stadt Völklingen weisen einen Einzugsbereich von jeweils maximal 300 Metern Luftlinie um die Haltestelle auf, dies entspricht einer mittleren Gehzeit zur Haltestelle von bis zu fünf Minuten.

Alle innerhalb dieses Einzugsbereichs vorhandenen Wohn- und Zielstandorte gelten als vom ÖSPV erschlossen.

Darüber hinaus gelten Siedlungsflächen als erschlossen, wenn mindestens 80% der Bevölkerung innerhalb der definierten Einzugsbereiche lebt bzw. arbeitet.

3.3.2

Bedienungsstandards

Basis zur Bemessung der Bedienungsstandards bilden die jeweiligen Verkehrszeiten (HVZ, NVZ und SVZ gemäß Tabelle 17) an den einzelnen Verkehrstagen. Nachfolgend wird die Qualität der Bedienung nach Gebietstyp, charakteristisch für ein Mittelzentrum, mit den jeweils zu gewährleistenden Taktfolgen definiert.

Tabelle 22: Betriebszeitfenster und Taktfolgen nach VDV-Empfehlung

Gebietstyp	Kernzone	Hohe Nutzungs- dichte	Geringe Nutzungs-dichte
Betriebszeitfenster Mo-Fr	04:00-01:00 Uhr		
Betriebszeitfenster Sa	03:00-05:00 Uhr* 04:00-01:00 Uhr		
Betriebszeitfenster So/Ftg.	03:00-05:00 Uhr* 10:00-22:00 Uhr		
Taktfolge HVZ** und NVZ	15' / 30'	15' / 30'	30' / 60'
Taktfolge SVZ	30' / 60'	30' / 60'	60'

Taktfolgen in Minuten, angegeben sind Ziel- und Mindestwerte (niedrigerer / höherer Wert)

* Nachtbusbetrieb in den Nächten Fr/Sa und Sa/So

** zzgl. Verstärkerfahrten im Schüler- und Berufsverkehr nach Bedarf

Für die Stadt Völklingen wird die VDV-Empfehlung dahingehend konkretisiert, dass zu den Betriebszeiten alle Stadtteile untereinander mindestens im 60-Minuten-Takt verbunden sind (ggf. mit Umsteigen bei direktem Anschluss an der Haltestelle Völklingen Bahnhof). Im Kernbereich und Gebieten hoher Nutzungsdichte ergibt sich im Regelfall ein 30-Minuten-Takt durch abwechselnd überlagerte Bedienung mehrerer parallel verlaufender Linien.

Festlegung 10: Bedienungsstandards

Bedienungsstandards

Grundsätzlich sind die im Status quo bestehenden Leistungsstandards (siehe Beschreibung in Kap. 2.2.2) als Mindeststandards auch künftig zu gewährleisten, soweit sich durch die nachfolgenden Ausführungen nicht Ergänzungs- oder Konkretisierungsbedarf ergibt.

Die ÖSPV-Linien innerhalb des Stadtgebietes werden nach den Standards gemäß Tabelle 22 so geführt, dass sich für alle Stadtteile eine regelmäßige Verbindung untereinander mindestens im Stundentakt ergibt.

Die Verbindungen der Stadtteile mit dem ÖSPV sind entweder umsteigefrei oder durch zeitlich abgestimmte Umsteigemöglichkeit bei einer Wartezeit von nicht mehr als 10 Minuten am Verknüpfungspunkt Völklingen Bahnhof zu gewährleisten.

Für die Gebiete mit hoher Nutzungsdichte sowie die lokale Verkehrsachse zwischen Völklingen, Geislautern und Ludweiler ist ein halbstündiges Regelangebot zur HVZ und NVZ, ggf. durch Überlagerung mehrerer Linien, vorzusehen.

3.4

Qualitätsstandards

Die zentralen Vorgaben zur Qualität des Verkehrsangebots im ÖSPV der Stadt Völklingen werden in diesem Kapitel ausgeführt.

Festlegung 11: Qualitätsstandards

Qualitätsstandards

Grundsätzlich sind die im Status quo bestehenden Qualitätsstandards (siehe Beschreibung in Kap. 2.2.3 und 2.2.4) als Mindeststandards auch künftig zu gewährleisten.

Soweit sich darüber hinaus Ergänzungs- oder Konkretisierungsbedarf für die künftige ÖSPV-Gestaltung ergibt, werden diese Aspekte nachfolgend gesondert definiert.

3.4.1

Haltestellen

Haltestellen kennzeichnen nicht nur eine Zugangsstelle zum ÖPNV. Sie sind auch „Visitenkarten“ des Nahverkehrs und vermitteln hinsichtlich Erscheinungsbild und Ausstattung wesentlich einen (ersten) Eindruck über das vorhandene ÖPNV-System. Daher tragen die funktionale und optische Gestaltung der Beschilderung und des Mobiliars sowie der allgemeine Zustand der Haltestellen zur Wiedererkennung, Akzeptanz und Nutzungshäufigkeit des ÖPNV bei.

Festlegung 12: Ergänzende Haltestellenstandards

Ergänzende Haltestellenstandards

Die gesetzlichen Anforderungen an Haltestellen für Orts- und Nachbarortslinienverkehr gemäß § 32 BOKraft sind jederzeit zu gewährleisten.

Die Beschilderung umfasst das H-Zeichen 224 nach StVO (reflektierend, im rechten Winkel zur Fahrtrichtung beidseitig angebracht), die Haltestellenbezeichnung lt. Fahrplan sowie Liniennummern und Fahrtziele (Endpunkte) der regelmäßig abfahrenden Linien.

Pro Linie und Fahrtrichtung ist eine Fahrplanaushangmöglichkeit in geeigneten Fahrplankästen oder als Fläche in einer Vitrine vorzusehen. Zusätzlich sind jeweils eine Aushangfläche für den Liniennetzplan (optional mit Tarifinfo) sowie für Sonderinformationen oder Eigen-/Verbundwerbung zu reservieren.

Für die Fahrplanaushangflächen sind einheitliche DIN-Formate festzulegen. Im Rahmen der barrierefreien Nutzung des ÖPNV muss eine gute Lesbarkeit aller wesentlichen Informationen sichergestellt werden können (z. B. Fahrpläne im DIN A3-Format, Mindestschriftgröße 12 Punkt, Anbringung in kindgerechter Höhe).

Zur Erfüllung der Anforderungen hinsichtlich Barrierefreiheit sind die Haltestellen im Stadtgebiet Völklingen sukzessive mit längs anfahrbaren Hochborden, kontrastreicher Oberflächengestaltung, Bodenindikatoren, ausreichender Beleuchtung und taktiler bzw. akustischer Fahrplaninformation auszustatten.

Sofern ausreichend Platz vorhanden ist, sind Haltestellen je nach Frequentierung sukzessive mit Wetterschutz, Sitzgelegenheit und Fahrradabstell- und -abschließmöglichkeiten (B+R) auszurüsten. An jeder Halteposition sind Abfallbehälter vorzusehen.

Zuständig für die ordnungsgemäße Haltestellenbeschilderung mit stets aktuellen Angaben sind die Verkehrsunternehmen. Bei Farben und Formen der Haltestellenelemente sind die Corporate-Design-Vorgaben des SaarVV zu berücksichtigen. Das SaarVV-Logo ist an allen Haltestellen gut sichtbar anzubringen.

Haltestelleneinrichtungen sind regelmäßig zu reinigen und zu warten. Bauliche und technische Anlagen und Möblierung werden durch die Stadt Völklingen betreut. Die Ausschilderung und Fahrgastinformationsaushänge werden durch die verantwortlichen Verkehrsunternehmen betreut und aktualisiert.

Zur Einrichtung der Anzeige dynamischer Fahrplaninformationen (DFI) in Echtzeit an den Haltestellen ist zu prüfen, an welchen Standorten bevorzugt (z. B. Bahnhof oder Rotweg) und unter welchen finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen entsprechend geeignete Anzeigedisplays beschafft, aufgestellt und technisch betrieben werden können.

3.4.2

Fahrzeuge

Die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge haben insbesondere funktionale Kriterien zu erfüllen. Maßgeblich sind die Sicherheit am und im Fahrzeug und die einfache Nutzbarkeit für alle Fahrgäste in Bezug auf Ein- und Ausstieg, Aufenthalt während der Fahrt und eine ausreichende wie verständliche Fahrgastinformation. Darüber hinaus sollte das Fahrzeug über zeitgemäße Komfortmerkmale verfügen, die den Fahrgästen einen angenehmen Eindruck von der Fahrt vermitteln. Dazu gehören Sitz- und Aufenthaltskomfort, eine gute Temperatur- und Frischluftregulierung sowie eine ausgewogene Innenraumbeleuchtung bzw. ungehinderte Sicht durch die Fenster.

Festlegung 13: Ergänzende Fahrzeugstandards

Ergänzende Fahrzeugstandards

Es sind die Anforderungen an Linienfahrzeuge gemäß BOKraft, §§ 16-22 und 33-35, jederzeit zu gewährleisten. Die Regelausstattung der Fahrzeuge hat sich, sofern im NVP keine ausdrücklichen Vorgaben gemacht werden, an den Empfehlungen der VDV-Schrift 230⁵⁶ zu orientieren. Als Mindeststandards gelten sämtliche Fahrzeugstandards des Status quo (s. Kap. 2.2.3) weiterhin.

Im Stadtverkehr werden im Regelfall Niederflur-Standardlinienbusse (NL) eingesetzt. Auf stark frequentierten Linien kommen auch Niederflur-Gelenkbusse (NG) zum Einsatz, auf schwächer frequentierten Linien Niederflur-Minibusse (NMn). Bedarfsgesteuerte Angebote, wie das Anruf-Sammel-Taxi, werden im Normalfall mit PKW oder Kleinbussen (KB) durchgeführt.

Die Anforderungen an den Fuhrpark werden je nach Einsatzzweck kategorisiert. Fahrzeuge der Kategorie A leisten mindestens das Grundangebot im Taktverkehr an allen Wochentagen. Fahrzeuge der Kategorie B werden für Verstärker- und Taktverdichterfahrten während des Schüler- und Berufsverkehrs vorgehalten und dienen außerdem als Einsatzreserve.

Bei Fahrzeugen der Kategorie A beträgt das Maximalalter 10 Jahre. Der Fahrzeugantrieb erfüllt als Abgasnorm mindestens den Euro V-Standard.

⁵⁶ vgl. VDV-Schrift 230, Rahmenempfehlungen für Stadt-Niederflur-Linienbusse, 07/2014

Bei Fahrzeugen der Kategorie B beträgt das Maximalalter bis zu 13 Jahre. Die Abgaswerte dieser Fahrzeuge erfüllen mindestens die Euro III-Norm.

Das maximale Durchschnittsalter der Flotte aus Kategorie A- und B-Fahrzeugen liegt bei 7 Jahren. Das Durchschnittsalter der jeweils eingesetzten Fahrzeuge ist monatlich zu dokumentieren.

Bei Neufahrzeugen sind möglichst geringe Schadstoffemissionen sicherzustellen. Maßgeblich als Standard ist die jeweils strengste serienmäßig verfügbare Abgasnorm (zzt. Euro VI) oder mindestens vergleichbar bei alternativen Antrieben.

Die Fahrzeuge sind außen mit programmierbaren, alphanumerischen elektronischen LED-Linienanzeigen auszurüsten. Anzuzeigen sind an der Fahrzeugfront die Linienbezeichnung und das Fahrtziel, an der Einstiegsseite die Linienbezeichnung und Linienverlauf, am Fahrzeugheck und der linken Fahrzeugseite jeweils die Linienbezeichnung.

Für den Fahrzeugtyp KB genügt abweichend eine Linienbeschilderung an der Fahrzeugfront (Linienbezeichnung und Fahrtziel).

Die Fahrgastinformation im Fahrzeug⁵⁷ erfolgt durch TFT-Monitore und akustische Ansagen der nächsten Haltestelle sowie bei Bedarf Sonderinformationen durch das Fahrpersonal oder die Leitstelle. Alle Fahrzeuge liefern Echtzeitdaten an die VGS (s. Kap. 2.2.3). Zur Erhöhung der Sicherheit ist die Installation von Kameras in den Fahrzeugen zur Videoüberwachung verpflichtend.

Die Busse verfügen über mindestens 2 Türen, davon mindestens 1 doppelt breite Tür (mit Durchgangsbreite 1.200-1.300 mm). Gelenkfahrzeuge verfügen über mindestens 3 Türen, davon mindestens 2 doppelt breite Türen. Die Fahrzeuge sind mit einer Sondernutzungsfläche (Stehperron) auszustatten. Abweichend davon verfügen Fahrzeuge vom Typ KB über mindestens 1 Tür ohne Sondernutzungsfläche.

Zur Erfüllung der Anforderungen an einen barrierefreien ÖPNV sind auf allen Linien im Stadtverkehr Völklingen – mit Ausnahme von AST-Angeboten - ausschließlich 100% Niederflerbusse mit Absenkvorrichtung („Kneeling“) und mechanischer Einstiegshilfe (vom Fahrpersonal zu betätigende Klapprampe) an der doppelt breiten Tür einzusetzen.

Bei neu zu beschaffenden Fahrzeugen ist die Sondernutzungsfläche so zu bemessen, dass diese für die Beförderung von mindestens 2 Rollstühlen zugelassen sind.

Neufahrzeuge sind mit einer umweltverträglichen Klimatisierung gemäß VDV-Schrift 236/1⁵⁸ für Fahrgastraum und Fahrerarbeitsplatz auszurüsten, um angenehme Temperaturen und Frischluftversorgung im Sommer wie im Winter sicherzustellen. Zudem sind je Fahrzeug mindestens 4 – je Gelenkbus mindestens 6 – zu öffnende Klappfenster bzw. Dachluken vorzusehen, um bei Ausfall/Störung der Klimaanlage die Fahrt fortsetzen zu können.

⁵⁷ Gilt nicht für Fahrzeugtyp KB.

⁵⁸ VDV-Schrift 236/1: Life-Cycle-Cost-optimierte Klimatisierung von Linienbussen, 08/2009

3.4.3 Betrieb

Die Betriebsqualität wird vor allem durch ein Zusammenspiel von der Qualität des eingesetzten Materials und der Qualifikation und den Arbeitsbedingungen des eingesetzten Personals bestimmt. Aus diesem Grund legt die Stadt Völklingen als Aufgabenträger besonderen Wert auf die Einhaltung der Betriebsqualität und wird den zukünftigen Betreiber des Stadtliniennetzes Völklingen gemäß Artikel 4 Absatz 6 VO (EG) 1370/2007 verpflichten, soziale Qualitätsstandards einzuhalten.⁵⁹

Festlegung 14: Ergänzende Standards der Betriebsorganisation

Ergänzende Standards der Betriebsorganisation

Der Betriebshof einschließlich Werkstatt und Betriebsleitstelle liegen in der Völklinger Innenstadt und zentral im Liniennetz. Dadurch ist im Falle von Betriebsstörungen o. ä. ein schneller Ersatz von Fahrzeugen gewährleistet.

Es werden mindestens 2 ausgebildete Verkehrsmeister (zzgl. Vertretungsregelung) im Betrieb vorgehalten.

In der Zeit Mo-Sa von 4 Uhr bis 24 Uhr bzw. Sonn- und Feiertag von 11 bis 22 Uhr ist in der Werkstatt mindestens eine Rufbereitschaft vorzuhalten.

Die Betriebsleitstelle ist Mo-Sa von 4 bis 21 Uhr besetzt und während dieser Zeiten per Funk und/oder telefonisch für das Fahrpersonal erreichbar. Mo-Sa zwischen 21 und 24 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen von 10-22 Uhr besteht eine telefonische Rufbereitschaft für Fahrpersonal und Aufgabenträger.

Für den Einsatz bei Unfällen und Betriebsstörungen sind geeignete Ersatz- bzw. Reservefahrzeuge in ausreichender Zahl vorzuhalten.

Es ist zu prüfen (Rahmenbedingungen, Vor- und Nachteile), inwieweit für die bedarfsgesteuerten Fahrten (AST) die Betriebsleitstelle die Zuständigkeit für die Entgegennahme der Fahrtwünsche und die Disposition der AST-Fahraufträge in Eigenregie übernehmen kann.

Der Betreiber übermittelt mindestens 1x jährlich durch ein automatisches Fahrgastzählsystem (AFZS) oder in vergleichbarer Qualität erhobene Daten zur Fahrgastnachfrage (Ein- und Aussteiger je Fahrt und Haltestelle für 2 Schulwerkstage, je einen Samstag und einen Sonntag zur vertraulichen Nutzung in Excel-fähigem Dateiformat an die Stadt Völklingen.

⁵⁹ Diese Standards sind in den Vergabeunterlagen im Rahmen der Vorabbekanntmachung ggf. zu präzisieren.

Festlegung 15: Ergänzende Standards der Betriebsdurchführung

Ergänzende Standards der Betriebsdurchführung

In Abstimmung mit dem Aufgabenträger sind Bau- und Umleitungsfahrpläne zu erstellen sowie Ersatzhaltestellen festzulegen und einzurichten. Der Betreiber nimmt an entsprechenden Abstimmungsterminen teil.

Die Fahrleistungen, die sich aus den jeweils gültigen Fahrplänen einschließlich etwaiger Umleitungen und Baufahrplänen ergeben, sind inkl. aller betriebsnotwendiger Verstärkerleistungen ordnungsgemäß zu erbringen.

Zum Zweck vorrangig der Schülerbeförderung sind weitere Fahrzeuge ausreichender Kapazität als Verstärkerwagen einzusetzen, soweit diese nicht als gesonderte Linie ausgewiesen wurden.

Der Betreiber kann sich bei der Verkehrsdurchführung anderer Verkehrsunternehmen bedienen. Die hier definierten Qualitätsstandards gelten vollumfänglich auch für diese Unternehmen. Dabei unterliegt bei einer Unterauftragsvergabe der zu vergebende Wert der Verkehrsleistung in allen Fällen einer Höchstgrenze, die grundsätzlich dem Anteil von 1/3 des Vergabewertes bei einer Direktvergabe entspricht. Er ist bei allen möglichen Anträgen für Liniengenehmigungen zur Sicherung der Qualitätsstandards im Voraus anzugeben.

Der Betreiber beteiligt sich aktiv v. a. durch fachliche und organisatorische Unterstützung an der Erstellung eines Umsetzungskonzepts zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit des ÖPNV in Völklingen in Bezug auf die Fahrzeuge, die bauliche Gestaltung der Haltestellen inkl. Zuwege und die Fahrgastinformationen.

Mittels Bordrechnersystem und Echtzeitdaten im Rahmen des saarlandweiten Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) sichert der Betreiber maßgebliche Umsteigeanschlüsse innerhalb des Völklinger Stadtnetzes, zu/von anderen Bahn- und Buslinien am Bahnhof Völklingen und zu/von anderen Buslinien in Geislautern Rotweg.

Der Betreiber dokumentiert alle gravierenden Störungen an Fahrzeugen und im Betriebsablauf und gibt der Stadt Völklingen je Vorfall kurzfristig Kenntnis.

3.4.4

Personal

Bei den Anforderungen an das Fahrpersonal hinsichtlich Auftreten/Verhalten gegenüber den Fahrgästen, Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift sowie Streckenkunde, Tarif-, Fahrplan- und Anschlusskenntnisse im Bedienungsgebiet und zu benachbarten und übergeordneten Verkehrsangeboten ist das erreichte Niveau (s. Kap. 2.2.3) zu sichern und durch geeignete Schulungsmaßnahmen kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Festlegung 16: Ergänzende Personalstandards

Ergänzende Personalstandards

Das Fahrpersonal beherrscht die deutsche Sprache in Wort und Schrift, so dass eine reibungslose Kommunikation mit den Fahrgästen und der Betriebsleitstelle gewährleistet ist.

Das Fahrpersonal verfügt über fundierte Orts- und ÖPNV-Netz-Kenntnisse, auch über Anschlusslinien benachbarter Busbetriebe und der Bahn. Soweit betrieblich im Rahmen des Fahrdienstes möglich, gibt das Fahrpersonal auf Anfrage Fahrplan- und Tarifauskünfte für Verbindungen im saarVV, ggf. mit Unterstützung durch die Betriebsleitstelle.

Einmal jährlich findet für die Beschäftigten im Fahrdienst eine ½-tägige Einweisung für den Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen statt.

Das betreibende Unternehmen fördert die Ausbildung und stellt Ausbildungsplätze zur Verfügung. Beim Fahrpersonal soll zukünftig verstärkt Personal mit Qualifikation nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG) eingesetzt werden.

3.4.5

Umwelt

Der ÖPNV auf der Straße hat gerade im verkehrsmäßig stark belasteten Innenstadtbereich seine höchste Linien- und Taktdichte. Somit tragen Linienbusse in diesem Bereich wesentlich zu Lärm und Schadstoffen bei. Es sind daher Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen vorzunehmen. Im Sinne des PBefG werden die Umweltschutzanforderungen von Fahrzeugen und die Betriebsdurchführung wie folgt festgelegt.

Festlegung 17: Anforderungen an die Umweltqualität

Anforderungen an die Umweltqualität

Die betriebliche Abwicklung des ÖSPV muss in der Gesamtheit einem hohen Umweltanspruch gerecht werden. Dies umfasst die Leistungserbringung selbst, die erforderlichen Einsatzwege und die Organisation des Betriebsstandortes.

Die in Völklingen tätigen Verkehrsunternehmen bemühen sich aktiv und belegbar (z. B. durch unabhängige Zertifizierungen) um eine nachhaltige Betriebsführung im Umwelt- und Energiebereich im Sinne des Klimaschutzes.

Das Verkehrsunternehmen hat die zukünftige, schrittweise Umstellung des Fuhrparks auf lokal emissionsfrei angetriebene Regelfahrzeuge vorzubereiten, ggf. zu testen und schließlich einzuleiten, sobald die Marktreife dieser Fahrzeuge den betrieblichen und wirtschaftlichen Einsatzbedingungen in Völklingen entsprechen kann.

Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung ist die weitere Entwicklung des ÖPNV in Völklingen in der längerfristigen Perspektive zu prüfen vor dem Hintergrund der Maßnahmen aus den regionalen Klimaschutzkonzepten (s. Kap. 3.1.1), die eine Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV-/Rad-/Fußverkehr) vorsehen, inklusive der möglichen Finanzierungsoptionen.

3.4.6 Information, Kommunikation und Vertrieb

Zentrale Voraussetzung für die Wahrnehmung des ÖPNV in der Bevölkerung allgemein wie für die Ausschöpfung des Potenzials an Bus und Bahn nutzenden Personen ist eine präsente und einfach verständliche Fahrgastinformation sowie effektive Kommunikations- und Vertriebskanäle zwischen den Fahrgästen und den Verkehrsunternehmen.

Festlegung 18: Weitere Standards zu Information, Kommunikation, Vertrieb

Weitere Standards zu Information, Kommunikation, Vertrieb

Es sind die bestehenden Informations-, Kommunikations- und Vertriebsangebote, wie in Kap. 2.2.4 dargestellt, zu sichern und weiterzuentwickeln.

Der Betreiber bewirbt und unterstützt aktiv den Erhalt, die Neu- oder Wiedereinrichtung von Zeitkarten-Vorverkaufsstellen in Eigenregie oder gemeinsam mit örtlichen Geschäftspartnern in möglichst allen Völklinger Stadtteilen.

Der Betreiber unterstützt gemeinsam mit der Stadt Völklingen die Ausübung der Aufgaben der ehrenamtlichen Busbegleiter im Rahmen des Schülerverkehrs und die Anwerbung neuer Interessentinnen und Interessenten für diese Tätigkeit.

3.4.7 Verbundkooperation

Als Aufgabenträger für den ÖPNV ist die Stadt Völklingen (künftig) Mitglied im Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS), der auf Grundlage des neuen ÖPNV-Gesetzes für das Saarland⁶⁰ zu einem Aufgabenträgerverbund weiterentwickelt wird. Weitere Mitglieder des ZPS sind der ZPRS, die Stadt Saarbrücken, die Landkreise Merzig-Wadern, Neunkirchen, Saarlouis und St. Wendel sowie der Saarpfalz-Kreis.

Die Rolle und Aufgaben der Verkehrsunternehmen sind im ÖPNVG verankert.

Festlegung 19: Verbundkooperation der Verkehrsunternehmen

Verbundkooperation der Verkehrsunternehmen

Die im Saarland – somit auch alle in Völklingen – tätigen Verkehrsunternehmen kooperieren im Saarländischen Verkehrsverbund (saarVV) als gemeinsamer Verbundgesellschaft.

Zu den operativ zu leistenden Aufgaben der Verbundgesellschaft der Verkehrsunternehmen gehören jeweils in Abstimmung mit dem Aufgabenträgerverbund (gem. § 7 ÖPNVG):

- Festlegung von Verbundtarif, Fahrscheinsystemen und Übergangstarifen,
- Betrieb eines gemeinsamen Call- und Abocenters,
- Organisation und Durchführung der Einnahmeaufteilung,
- gemeinsame Beantragung des Ausgleichs im Ausbildungsverkehr,
- Bereitstellung von Daten für die Soll- und Echtzeitfahrplaninformation,
- Abstimmung und Optimierung der Fahrpläne im Verkehrsverbund,

⁶⁰ vgl. § 6 (1) ÖPNVG Saarland (in der ab 01.01.2017 gültigen Fassung)

- Bereitstellung von Grunddaten für Vergabeverfahren an die Aufgabenträger,
- Einrichtung eines Fahrgastbeirats,
- Festlegung der Beförderungsbedingungen im Verbund,
- Außendarstellung und Vermarktung des Verkehrsverbundes,
- Vereinheitlichung von Design (Fahrzeuge, Infrastruktur) und Info-Medien.

3.4.8

Tariftreue und weitere Sozialstandards

Nachfolgend werden die Regelungen zur Tariftreue und zu Sozialstandards im Rahmen dieses NVP fixiert.

Festlegung 20: Erklärung zu Tariftreue und Sozialstandards

Erklärung zu Tariftreue und Sozialstandards

Gemäß Artikel 4 Absatz 5 der VO (EG) 1370/2007 kann der Aufgabenträger bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen bestimmte Sozialstandards festlegen und den Betreibern auferlegen. Davon macht die Stadt mit diesem NVP Gebrauch, denn die dargestellten Standards der ausreichenden Verkehrsbedienung stehen mit den Qualitäts- und Sozialstandards zur Erbringung dieser Verkehrsleistung in einem unmittelbaren Zusammenhang. Der Aufgabenträger stellt fest, dass die Erbringung der in diesem NVP beschriebenen Verkehrsleistung einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 der VO (EG) 1370/2007 darstellt.

Bei der Erbringung der Verkehrsleistungen im ÖPNV auf Schiene und Straße sind die Bestimmungen des Saarländischen Tariftreuegesetzes (STTG) in der jeweils gültigen Fassung durch die ausführenden Beförderungsunternehmen und ihrer Unterauftragnehmer verbindlich einzuhalten.

Es wird auf Erfordernis der Anwendung von § 7 STTG ausdrücklich hingewiesen, wonach der für die Erbringung des ÖPNV in Völklingen ausgewählte Betreiber das Personal des bisherigen Betreibers zu denjenigen Arbeitsbedingungen zu übernehmen hat, die vom bisherigen Betreiber gewährt wurden.

4 Mängelanalyse

Die Mängelanalyse zum ÖSPV im Stadtgebiet Völklingen untersucht und bewertet die folgenden Aspekte:

- Erschließungsqualität (Vorhandensein und Erreichbarkeit von Haltestellen),
- Bedienungsqualität (Anzahl der Abfahrten und Betriebszeiten an Referenzhaltestellen),
- Verbindungsqualität (Umsteigerfordernisse im ÖPNV und Reisezeiten gegenüber dem motorisierten Individualverkehr)

sowie weitere Mängel und Schwachstellen als Zusammenfassung der Nennungen zum ÖPNV im Rahmen der Bürgerwerkstatt zur Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Völklingen.

4.1 Erschließungsqualität

Im Zuge der Erschließungsanalyse wurden diejenigen Haltestellen betrachtet, welche durch den Taktverkehr bedient werden.

Die Erschließungsqualität des straßengebundenen ÖPNV im Stadtgebiet Völklingen kann unter der Berücksichtigung der im Anforderungsprofil definierten Standards als ausreichend bezeichnet werden. Zwar werden die Siedlungsflächen im gesamten Stadtgebiet zu knapp 80 % erschlossen, jedoch aus Gründen der Topographie in Zusammenhang mit der räumlichen Siedlungsstruktur muss dieser Kennwert kritisch betrachtet werden.

Mit Ausnahme der Verkehrszellen Geislautern Nord, Innenstadt Mitte, Ludweiler Ost und West sowie Wehrden Ost und West können sämtliche Verkehrszellen der Stadt Völklingen nach diesen Qualitätsstandards als erschlossen eingestuft werden, da die Siedlungsflächen zu mehr als 80% durch die definierten Haltestelleneinzugsbereiche abgedeckt werden.

Bei der Anwendung der im Anforderungsprofil definierten Einzugsradien gemäß dem VDV-Standard wären alle Verkehrszellen zu mindestens 90 % erschlossen.

Die Darstellung der Haltestellen und maßgeblichen Einzugsbereiche in Völklingen ist Karte 3 zu entnehmen. Im Einzelnen lässt sich die Erschließungsqualität der jeweiligen Verkehrszellen wie folgt charakterisieren:

- In **Lauterbach** finden sich jeweils an den Ausläufern der Siedlungsgebiete kleinere Erschließungsdefizite (Hauptstraße, Köhlerstraße, Kreuzwaldstraße).
- In **Ludweiler West** ist im nördlichen Ortsbereich ein vergleichsweise großes Erschließungsdefizit vorhanden (Hahnenkopfstraße/Werbelner Straße), welches ebenfalls das dort ausgewiesene Neubaugebiet betrifft.
- Die Verkehrszelle **Ludweiler Ost** weist entlang der Rosseler Straße, Grubenstraße sowie Eichenkopf im östlichen Siedlungsgebiet Erschließungsmängel auf.
- **Geislautern Süd** wird vollständig durch die definierten Haltestelleneinzugsbereiche erschlossen.

- In **Geislauren Nord** bestehen große Erschließungsmängel in den östlichen und westlichen Siedlungsgebieten. Dies betrifft zu Teilen das im Osten ausgewiesene Neubaugebiet Hirzeck-Geislauren sowie im Westen die Siedlung entlang der Warndtstraße.
- In **Wehrden Ost** sind die Siedlungsbereiche im westlichen (Pfarrwiesenstraße) und nördlichen Ortsrand (Grabenstraße) nicht erschlossen sowie einzelne Industrieflächen im nördlichen Bereich der Verkehrszelle.
- **Wehrden West** zeichnet sich durch eine vollständige Erschließung entlang der Schaffhauser Straße aus, sodass die Wohngebiete im südwestlichen Ortsrand (Schwalbenstraße/Hangstraße) und das kleine Gewerbegebiet (Vorderster Berg) im Norden erhebliche Erschließungsmängel aufweisen.
- Die Verkehrszelle **Fürstenhausen West** wird derzeit vollständig bedarfsgerecht angebunden.
- Die Verkehrszelle **Fürstenhausen Ost** mitsamt der Industrie- und Gewerbeflächen im nördlichen bzw. südlichen Bereich weist erhebliche Erschließungsdefizite auf.
- In **Fenne** und **Luisenthal** sind keine Erschließungsdefizite anzuführen.
- **Heidstock** charakterisiert sich durch eine vollständige Erschließung der Siedlungsflächen entlang der Gerhardstraße und Schachtstraße. Infolgedessen entstehen Erschließungsdefizite am nördlichen (entlang der Moselstraße) und östlichen Ortsrand (In der Pottaschdell), welche nicht durch die 300-Meter-Einzugsradien erschlossen werden.
- Auf der **Röchlinghöhe** ist im südlichen Siedlungsbereich ein Erschließungsdefizit anzuführen.
- Die Verkehrszelle **Innenstadt Mitte** zeichnet sich durch Erschließungsdefizite im zentralen innerstädtischen Bereich (Bergstraße/Etzelstraße/Hofstattstraße bzw. Bürgerpark) sowie in den südlichen Siedlungsbereichen (Im Alten Brühl) aus.
- Die Verkehrszelle **Innenstadt Mitte Ost** kann bis auf weiteres als vollständig erschlossen gelten, da der Siedlungsbereich fast vollständig durch die Haltestellen-Einzugsradien erschlossen wird.
- In der **Innenstadt Mitte Nord** ist ein großes Erschließungsdefizit entlang der Derlerstraße sowie Am Kirchenwäldchen anzuführen. Weitere Erschließungsmängel bestehen im westlichen (Zum Eisweiher) sowie im südlichen Verkehrszellenbereich (Richardstraße).

Weitere Erschließungsmängel betreffen:

- Einzelne Industrieanlagen der Saarstahl AG im Verlauf der B51.
- Der Gewerbepark Ost wird derzeit nicht bedarfsgerecht an den ÖPNV angebunden.

4.2

Bedienungsqualität

Als räumliche Bezugsbasis wurden für die einzelnen Verkehrszellen die zuvor definierten Referenzhaltestellen und Referenzlinien gewählt (siehe Tabelle 23). Als Kriterien für die Auswahl dieser Haltestellen bzw. Linien sind die besondere

zentrale Lage und/oder besondere Anbindungsfunktion der Referenzhaltestelle(n) sowie das für die jeweilige Verkehrszelle bestmögliche Linienangebot anzuführen.

Tabelle 23: Zuordnung Gebietstypen und Referenzhaltestellen je Verkehrszelle

Verkehrszelle	Gebietstyp/Nutzungsichte			Referenzhaltestelle(n)	Referenzlinie(n)
	Kernzone	hoch	niedrig		
Fenne			X	Kirche	189
Fürstenhausen West			X	Im Finken	189
Fürstenhausen Ost		X		Bahnhof	189
Geislautern Nord			X	Bahnhof	184, 185
Geislautern Süd			X	Hammergraben	184, 185
Heidstock		X		Neckarstr.	180, 181, 186, 187
Innenstadt Mitte	X			Bahnhof, Neues Rathaus	182, 183, 184, 186
Innenstadt Mitte Ost		X		Schubertstr., Stadionstr.	190, 195
Innenstadt Mitte Nord			X	Auf Wasters, Dieselstr.	183, 190, 195
Lauterbach			X	Remsingerstr., Tulpenstr.	184
Ludweiler Ost			X	Kirche	184, 185
Ludweiler West			X	Graf-Ludwig-Gesamtschule, Seniorenzentrum	184, 185
Luisenthal			X	Str. des 13. Januar, Schienenweg	110, 180, 181
Röchlinghöhe			X	Sulzbacher Str.	182, 183
Wehrden West		X		Denkmal	186, 187
Wehrden Ost		X		Brücke	186, 187

Grundsätzlich ergeben in einigen Verkehrszellen die zur Bewertung der Bedienungsqualität herangezogenen Linien auf teils parallel verlaufenden Linienwegen keine zeitlich abgestimmten Taktungen. Dies betrifft die Stadtteile (inkl. Verkehrszellen) Wehrden, Geislautern sowie Ludweiler. Dort ergeben sich aus Kombination der dort verkehrenden Linien montags bis freitags z. T. 20'-/40'-Taktungen.

Weiterhin verkehren in der Stadtmitte (Kernbereich) neben den betrachteten Linien eine Vielzahl weiterer, die Stadtmitte bedienende, Linien. Aufgrund der Ausrichtung sämtlicher Linien in der Stadt Völklingen auf den Bahnhof als zentrale Verknüpfungshaltestelle ergeben sich an den Haltestellen der Stadtmitte eine hohe Anzahl an Fahrten je Stunde, die jedoch weitestgehend nicht aufeinander abgestimmt sind.

Unter Berücksichtigung der im Anforderungsprofil benannten Bedienungsstandards gemäß VDV-Vorgaben sind folgende Bedienungsmängel zu benennen:

Montag-Freitag:

- Die Verkehrszelle **Fürstenhausen Ost** (inkl. des Gewerbegebiets Ost und der nördlichen bzw. südlichen Industrieflächen) weist mit Ausnahme der abendlichen Schwachverkehrszeit Bedienungsmängel auf.

- Gleichmaßen entspricht die Taktung in der Verkehrszelle **Fürstenhausen West** in Hinrichtung nur zwischen 12:00 und 20:00 Uhr sowie in Rückrichtung von 04:00 bis 08:00 Uhr den VDV-Vorgaben.
- Die Verkehrszelle **Innenstadt Mitte Ost** wird in der morgendlichen Nebenverkehrszeit in Hinrichtung sowie in der abendlichen Schwachverkehrszeit in beiden Richtungen nicht bedarfsgerecht bedient.
- Die Verkehrszelle **Ludweiler West** wird in der Schwachverkehrszeit zwischen 20:00 und 01:00 Uhr nicht bedient.
- Die Taktung an den Haltestellen entlang der Altenkesseler Straße der Verkehrszelle **Luisenthal** entsprechen zwischen 06:00 und 12:00 Uhr nicht den VDV-Vorgaben.
- Im Bereich der Tulpenstraße der Verkehrszelle **Lauterbach** sind Bedienungsmängel zu konstatieren.

Samstag:

- Samstags werden die VDV-Vorgaben einer Bedienung mindestens im 30'-Takt in der Nebenverkehrszeit übergreifend in allen Verkehrszellen mit hoher Nutzungsdichte mit Ausnahme der Kernzone Völklingens nicht erfüllt.
- Weiterhin entspricht die Bedienung der Verkehrszellen **Fürstenhausen West**, **Innenstadt Mitte Nord**, **Ludweiler West** sowie der Verkehrszelle **Luisenthal** entlang der Altenkesseler Straße nicht den VDV-Vorgaben einer durchgehenden 60'-Mindesttaktung in der Nebenverkehrszeit.
- In der morgendlichen Schwachverkehrszeit werden die Verkehrszellen **Fürstenhausen West**, **Ludweiler West** sowie **Luisenthal** entlang der Altenkesseler Straße nicht bedarfsgerecht bedient.
- In der Schwachverkehrszeit ab 20:00 Uhr sind Bedienungsmängel in den Verkehrszellen **Fürstenhausen West** und **Ost**, **Innenstadt Mitte Ost** und **Mitte Nord** sowie **Ludweiler West** zu identifizieren.
- Im Bereich der Tulpenstraße der Verkehrszelle **Lauterbach** sind Bedienungsmängel zu konstatieren.

Sonntag:

- Sonntags erfolgt grundsätzlich keine Bedienung der Verkehrszellen **Fenne**, **Fürstenhausen West** und **Ost** sowie **Luisenthal**. Luisenthal wird jedoch täglich über die Bahnanbindung bedient.
- Die Verkehrszellen **Innenstadt Mitte Ost** und **Mitte Nord** werden nur durch einen 120'-Takt bedient.
- Die Taktung in den übrigen Verkehrszellen entspricht den Mindestvorgaben gemäß VDV-Standard.

Ebenfalls erfolgte eine Überprüfung der Bedienungsqualität unter Berücksichtigung der in den Qualitätsstandards der Stadt Völklingen mit den VVB festgeschriebenen Taktzeiten. Das derzeitige ÖPNV-Angebot in der Stadt Völklingen entspricht weitestgehend der dort vorgesehenen Bedienungsqualität. Sämtliche sich aus dieser Analyse ergebenden Bedienungsmängel wurden bereits aufgeführt.

4.3 Verbindungsqualität

Als Verbindungsqualität wird die Leichtigkeit des Reisens zwischen einer Ausgangs- und Zielhaltestelle definiert. Bei der Verkehrsmittelwahl ist für die Mehrzahl der Kunden die Reisezeit eines der ausschlaggebenden Kriterien.⁶¹ Diese ergibt sich aus der Summe der Zu-/Abgangszeiten, Wartezeit, Fahrzeit und Umsteigezeit.⁶² Vor diesem Hintergrund wurde eine Analyse des Reisezeitverhältnisses im ÖPNV im Vergleich zum MIV durchgeführt.

Im Rahmen der Verbindungsanalyse erfolgte ein Vergleich der schnellsten verkehrsüblichen ÖPNV- bzw. Straßenverbindungen zwischen den einzelnen Völklinger Verkehrszellen (Referenzhaltestellen) und dem Völklinger Bahnhof.

Bestandteile dieser Analyse waren:

- ein Vergleich der Reisezeit zwischen ÖPNV⁶³ und MIV⁶⁴,
- eine Prüfung auf Umsteigeerfordernisse im ÖPNV.

Die Bewertung des Reisezeitverhältnisses zwischen ÖPNV und MIV orientiert sich dabei an folgender Klassifizierung gemäß Tabelle 24:

Tabelle 24: Qualitätsstufenklassifizierung Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV

Qualitätsstufe	Qualitätsmerkmal	Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$
A	sehr günstig	< 1,0
B	günstig	1,0 bis < 1,5
C	zufrieden stellend	1,5 bis < 2,1
D	gerade noch akzeptabel	2,1 bis < 2,8
E	schlecht	2,8 bis < 3,8
F	sehr schlecht	≥ 3,8

Tabelle 25 weist die Ergebnisse der Reisezeitermittlung im Rahmen der Verbindungsanalyse aus.

⁶¹ <http://www.forschungsinformationssystem.de>

⁶² VDV-Schrift Nr.4, 6/2001, 14.

⁶³ Reisezeiten gemäß Fahrplanauskunft unter <http://www.saarfahrplan.de>

⁶⁴ Reisezeiten gemäß Routenplaner unter maps.google.de; die Fahrtzeiten implizieren ein geringes Verkehrsaufkommen.

Tabelle 25: Reisezeitenvergleich zwischen den Verkehrszellen und Völklingen Bahnhof

Verkehrszelle	Referenzhaltestelle	Reisezeit in Minuten (einfacher Weg)		Reisezeitverhältnis ÖPNV zu MIV $t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$
		ÖPNV (Bus)	MIV (PKW)	
Fenne	Kirche	0:15	0:09	1,7
Fürstenhausen West	Im Finken	0:08	0:07	1,2
Fürstenhausen Ost	Bahnhof	0:09	0:06	1,5
Geislautern Nord	Bahnhof	0:05	0:04	1,3
Geislautern Süd	Hammergraben	0:07	0:06	1,2
Heidstock	Neckarstraße	0:14	0:06	2,4
Innenstadt	Neues Rathaus	0:06	0:03	2,0
Innenstadt Mitte Ost	Schubertstraße	0:07	0:05	1,4
Innenstadt Mitte Ost	Stadionstraße	0:06	0:05	1,2
Innenstadt Mitte Nord	Auf Wasters	0:10	0:08	1,3
Innenstadt Mitte Nord	Dieselstraße	0:10	0:05	2,0
Lauterbach	Remsingerstraße	0:25	0:17	1,5
Lauterbach	Tulpenstraße	0:24	0:19	1,3
Ludweiler Ost	Kirche	0:12	0:10	1,2
Ludweiler West	Graf-Ludwig-Gesamt- schule/ Seniorenzent- rum	0:15	0:12	1,3
Luisenthal	Straße des 13. Januar	0:11	0:10	1,1
Luisenthal	Schienenweg	0:22	0:09	2,5
Röchlinghöhe	Sulzbacherstraße	0:11	0:09	1,3
Wehrden West	Denkmal	0:06	0:05	1,2
Wehrden Ost	Brücke	0:03	0:02	1,5

Unter Berücksichtigung der Qualitätsstufenklassifizierung gemäß Tabelle 24 und den berechneten tatsächlichen Reisezeitverhältnissen nach Tabelle 25 weisen die betrachteten innerstädtischen Fahrbeziehungen mehrheitlich Reisezeitverhältnisse der Qualitätsstufen B und C („günstig“ bzw. „zufrieden stellend“) zwischen dem ÖPNV und MIV auf [Montag-Freitag zu Schulzeiten].

Die Verbindungen zwischen Heidstock und Luisenthal (Schienenweg) weisen als einzige Relation zum Völklinger Bahnhof Reisezeitverhältnisse der Qualitätsstufe D („gerade noch akzeptabel“) auf. Die hohe Reisezeit im ÖPNV ist auf die hohe Anzahl an Haltestellen auf dieser Relation zurückzuführen, während bei der Durchführung der Reise mit dem MIV eine vergleichsweise geringe Reisezeit erreicht wird.

Gleichzeitig konnten im Rahmen der Verbindungsanalyse keine Verbindungen als schlecht, sehr schlecht (Qualitätsstufen E, F) oder sehr günstig (Qualitätsstufe A) eingestuft werden.

In einer weiteren Untersuchung wurden die Umsteigeerfordernisse der maßgeblichen Verbindungen bezogen auf die zuvor definierten Referenzhaltestellen bewertet. Sämtliche Verkehrszellen der Stadt Völklingen sind mit dem Völklinger Hauptbahnhof umsteigefrei verbunden.

4.4

Sonstige Mängel und Schwachstellen

Im Rahmen der 1. Bürgerwerkstatt des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Völklingen (VEP) wurden zusammenfassend nachfolgende Mängel und

Schwachstellen des ÖPNV genannt. Die Nennung erfolgt an dieser Stelle nachrichtlich ohne weitere Kommentierung und Bewertung.

Anmerkungen allgemeiner Art bzw. die Kommunikation und Information betreffend:

- Behinderung und Zeitverlust der Busfahrten durch parkende Kraftfahrzeuge
- Kein ausreichender Service; Vernachlässigen bestimmter Anliegen der Kunden,
- Informationen an Haltestellen sind oft unzureichend,
- Umsteigezeiten an den zentralen Verknüpfungspunkten sind zu knapp; Verpassen der Anschlussverbindungen Bus/Bus, Bus/Bahn,
- Es wird zu wenig Öffentlichkeitsarbeit betrieben; oftmals mangelnde, bisweilen keine Informationen über spezielle Angebote,
- Fehlende Information für Touristen am zentralen Verknüpfungspunkt Völklinger Bahnhof,
- Fehlende Barrierefreiheit der Haltestellen,
- Tarife sind zu hoch,
- Zuverlässigkeit der Anruf-Sammel-Taxen ist nicht gewährleistet; oftmals erfolgt auf eine Anfrage keine Bedienung durch ein Anruf-Sammel-Taxi.

Nennung stadtteilbezogener Mängel:

- Insgesamt ist die Taktung in vielen Stadtteilen zu gering, sodass ein fußläufiges Zurücklegen der Strecke schneller ist,
- Sonntags zu dichte Taktung im Stadtteil Luisenthal; viele Busse verkehren oftmals leer,
- Unzureichende Anbindung und Erschließung von Wohnquartieren im Stadtbereich,
- Keine Überdachung der Haltestellen im Stadtteil Fürstenhausen,
- Schlechte Anbindung an den ÖPNV im Stadtteil Fürstenhausen,
- Unzureichende Anbindung und Erschließung einiger Wohngebiete im Stadtteil Geislautern, verbunden mit weiten Fußwegen zu den vorhandenen Haltestellen.

5 Maßnahmenkonzept

Die Maßnahmenkonzeption baut auf dem Anforderungsprofil auf, konkretisiert und differenziert dieses und trifft Festlegungen im Detail. Im Rahmen der Maßnahmenkonzeption wird der seitens der Stadt Völklingen gewünschte Umfang des Verkehrsangebotes, das als ausreichende Verkehrsbedienung definiert wurde, nach einzelnen Linien bzw. Linienkorridoren näher beschrieben.

5.1 Linienbezogene Maßnahmen

Nachfolgend wird der für den Gültigkeitszeitraum dieses NVP vorgesehene Leistungsumfang des Nahverkehrsangebots im Stadtverkehr Völklingen nach einzelnen Linien bzw. nach Linienkorridoren dargestellt und festgelegt.

Die Festlegung der linienbezogenen Maßnahmen berücksichtigt die für das Fahrplanjahr 2017 vorgenommene Linienneukonzeption im Völklinger Stadtliniennetz. Gegenüber dem Fahrplankonzept des Jahres 2015 ergeben sich im Wesentlichen folgende Änderungen:

- Am Bahnhof Völklingen besteht eine zentrale Umsteigemöglichkeit in/aus allen Stadtteilen zum gleichen Zeitpunkt, mindestens 1x stündlich,
- 60% der Linien verlaufen als Durchmesserlinien durch das Stadtgebiet (mit Ausnahme der Linienäste Luisenthal und Fürstenhausen/Fenne),
- Der Schülerverkehr wurde optimiert und wirtschaftlicher gestaltet,
- Unterschiedliche Fahrwege, z.B. im Bereich Heidstock, wurden harmonisiert.

Das neue Netz wird nachfolgend näher beschrieben sowie in Anhang 1 als schematischer Liniennetzplan dargestellt.

Festlegung 21: Leistungsumfang der ÖPNV-Linien in Völklingen

Leistungsumfang der ÖPNV-Linien in Völklingen

Es wird das Leistungsangebot wie in Tabelle 26 in Verbindung mit Tabelle 27 dargestellt definiert. Dieses ist im Rahmen der ausreichenden Verkehrsbedienung verbindlich zu gewährleisten.

Das Fahrplanangebot auf den Linien 880 bis 899 sowie Verstärkerfahrten von und zu den Schulstandorten zusätzlich zum Taktangebot auf den übrigen Linien („+V“) werden nach Anforderung der Schulen schuljahresweise überprüft und ggf. an den geänderten Bedarf der Schülerbeförderung angepasst.

In Tabelle 26 sind die einzelnen Linien mit Linienverlauf, Betriebszeiten, Bedienungstakte (siehe hierzu auch die Beschreibung der Linienkorridore in Tabelle 27), einer Zuordnung der Linie zur funktionalen Netzgliederung (vgl. Tabelle 19), der Leistungsumfang je Linie in Fahrplan-Kilometern pro Jahr (gerundet) und die auf den Linienfahrten einzusetzenden Fahrzeugtypen dargestellt.

Tabelle 26: Verbindliches Leistungsangebot im Stadtverkehr Völklingen

Linie	Linienverlauf	Netzgliederung/Leistungsdaten
Stadtliniennetz Völklingen		
110	Saarbrücken Rathaus – Burbach Markt – Luisenthal Str. des 13. Januar – Völklingen Stadtbad – Bahnhof – Weltkulturerbe Betriebszeiten/Takt s. Linienkorridor B	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 1. Ordnung Schnellbus – hält nicht an allen Haltestellen ca. 249.000 Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: NL
180	Völklingen Bf – Heidstock Friedhof – Rotstay – Luisenthal Str. des 13. Januar – Völklingen Neues Rathaus – Bahnhof – Weltkulturerbe Betriebszeiten/Takt s. Linienkorridore A, B	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 2. Ordnung ca. 13.000 Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: NL, KB
181	Völklingen Weltkulturerbe – Bahnhof – Luisenthal Str. des 13. Januar – Albertstr. – (Altenkessel Talstr.) Betriebszeiten/Takt s. Linienkorridor B	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 1. Ordnung ca. 57.000 Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: NL, NMn
184	(Bous Kreisstr. -) Röchlinghöhe Homburger Str. – Schulzenfeld Röntgenstr. – Völklingen Bf – Wehrden Brücke – Geislaun Rotweg – Ludweiler Kirche – Lauterbach Alter Zoll Betriebszeiten/Takt s. Linienkorridore D, F	Grundnetz, Stadtverkehrslinie (Röchlinghöhe – Lauterbach) Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 1. Ordnung (Bous – Röchlinghöhe) ca. 318.000 Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: NG, NL, KB
185	Heidstock Friedhof – Völklingen Bf – Wehrden Brücke – Geislaun Rotweg – Ludweiler Kirche – Friedhof (– Werbeln Dorfkreuz) Betriebszeiten/Takt s. Linienkorridore A, D	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 1. Ordnung ca. 114.000 Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: NL
186	(Heidstock Friedhof –) Völklingen Neues Rathaus Bf – Wehrden Brücke – Hochhäuser (– Hostenbach Markt / Schaffhausen Kirchstr.) – Wadgassen Saarstr. Betriebszeiten/Takt s. Linienkorridore A, E	Grundnetz, Stadtverkehrslinie ca. 87.000 Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: NL
187	(Heidstock Friedhof –) Völklingen Neues Rathaus – Bf – Wehrden Brücke – Hostenbach Sitters (– Schaffhausen Kirchstr. – Hostenbach Markt / Wadgassen Saarstr.) Betriebszeiten/Takt s. Linienkorridore A, E	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 1. Ordnung ca. 72.000 Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: NL, KB
189	Völklingen Weltkulturerbe – Bahnhof – (Fürstenhausen Helenenstr. / Markt) – Fürstenhausen Bf – Fenne Kirche (– Klarenthal An den Ziegelhütten) Betriebszeiten/Takt s. Linienkorridor C	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 1. Ordnung ca. 81.000 Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: NL, NMn, KB
880	Wehrden – Geislaun Schlossparkschule Mo-Fr Bus 07:30-14:45 V	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 2. Ordnung ca. 3.000 Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: NL V = Verstärkerfahrten
881	Völklingen Grundschule Bergstraße – Grundschule Röchlinghöhe Mo-Fr Bus 07:15-17:15 V	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 2. Ordnung ca. 8.000 Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: NL V = Verstärkerfahrten
882	Luisenthal – Heidstock Neckarschule Mo-Fr Bus 07:15-17:30 V	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 2. Ordnung ca. 7.000 Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: NL V = Verstärkerfahrten
883	(Völklingen –) Fenne – Grundschule Fürstenhausen Mo-Fr Bus 07:30-17:30 V	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 2. Ordnung ca. 8.000 Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: NL V = Verstärkerfahrten

Linie	Linienverlauf	Netzgliederung/Leistungsdaten
884	Regenbogenschule Wehrden – Völklingen Stadtbad Di* Bus 10.45-12:30 V	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 2. Ordnung ca. 300 Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: NL V = Verstärkerfahrten *nur an Schultagen
885	Grundschule Bergstraße – Stadtbad Di, Do* Bus 07:30-17:45 V	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 2. Ordnung Fahrzeuge: NL V = Verstärkerfahrten *nur an Schultagen
886	Wehrden – Ludweiler – Lauterbach - Über- herrn Erweiterte Realschule Mo-Fr Bus 07:00-14:45 V	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 2. Ordnung ca. 7.000 Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: NL V = Verstärkerfahrten
887	Grundschule Haydnstraße – Völklingen Stadt- bad Do* Bus 10:00-11:45 V	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 2. Ordnung ca. 100 Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: NL V = Verstärkerfahrten *nur an Schultagen
888	Ludweiler – Grundschule Ludweiler Mo-Fr Bus 07:30-17:15 V	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 2. Ordnung ca. 4.000 Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: NL V = Verstärkerfahrten
889	Grundschule Lauterbach – Völklingen Stadt- bad Mi* Bus 08:30-11:00 V	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 2. Ordnung ca. 1.000 Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: NL V = Verstärkerfahrten *nur an Schultagen
890	Hermann-Neuberger-Halle – Heidstock – Al- tenkessel Mo-Fr Bus 07:00-11:00 V	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 2. Ordnung ca. 2.000 Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: NL V = Verstärkerfahrten *nur an Schultagen
891	Hermann-Neuberger-Halle – Luisenthal – Al- tenkessel Mo-Fr* Bus 07:15-13:30 V	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 2. Ordnung ca. 5.000 Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: NL V = Verstärkerfahrten
892	Bous – Röchlinghöhe – Hermann-Neuberger- Halle Mo-Fr* Bus 07:00-11:15 V	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 2. Ordnung ca. 5.000 Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: NL V = Verstärkerfahrten
894	Völklingen Kleinscheid – Geislautern – Lud- weiler – Lauterbach Mo-Fr**Bus 10:30-11:30 V	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 2. Ordnung ca. 100 Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: NG, NL V = Verstärkerfahrten **nur am letzten Schultag vor Ferienbeginn
895	Friedrichweiler – Differten – Werbeln – Lud- weiler – Geislautern – Völklingen Mo-Fr* Bus 07:00-16:45 V	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 2. Ordnung ca. 19.000 Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: NG, NL V = Verstärkerfahrten *nur an Schultagen
896	Völklingen Kleinscheid – Wehrden – Hosten- bach – Wadgassen Mo-Fr* Bus 07:00-14:45 V	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 2. Ordnung ca. 9.000 Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: NG, NL V = Verstärkerfahrten
898	Hermann-Neuberger-Halle > Fürstenhausen > Fenne Mo-Fr**Bus 11:00-11:15 V	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 2. Ordnung ca. 20 Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: NL V = Verstärkerfahrten **nur am letzten Schultag vor Ferienbeginn
899	Hermann-Neuberger-Halle > Fürstenhausen > Fenne – Klarenthal Mo-Fr**Bus 10:30-11:15 V	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 2. Ordnung ca. 40 Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: NL V = Verstärkerfahrten **nur am letzten Schultag vor Ferienbeginn

Linie	Linienverlauf	Netzglgliederung/Leistungsdaten
Weitere ein- und ausbrechende Linien		
166	Großrosseln – Geislautern – Fürstenhausen – Saarbrücken Mo-Fr Bus 06:30-08:45 60'-Takt* Mo-Fr Bus 16:15-18:00 60'-Takt*	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 2. Ordnung Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: keine Angabe * Bedienung jeweils in Lastrichtung
167	Naßweiler – Dorf im Warndt/Emmersweiler – Geislautern Rotweg Mo-Fr Bus 04:45-23:00 60'-Takt+V Sa Bus 05:30-22:15 60'-Takt So/Ftg Bus 12:30-20:15 60'-Takt	Grundnetz, Stadt-Umland-Linie Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: keine Angabe An der Haltestelle Geislautern Rotweg Verknüpfung/Anschluss von und zu den Linien 184 und 185 V = Verstärkerfahrten
190	Lebach – Heusweiler – Püttlingen – Völklingen Mo-Fr Bus 04:30-20:15 60'-Takt+V Bus 20:15-23:00 120'-Takt Sa Bus 04:30-17:15 120'-Takt+V Bus 22:15-23:00 V*	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 1. Ordnung Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: keine Angabe * nur in Fahrtrichtung Lebach V = Verstärkerfahrten
195	Völklingen Weltkulturerbe – Bahnhof – Sonnenhügel – Püttlingen Friedhof – ZOB – Ritterstraße – Hixberg – Riegelsberg Süd Betriebszeiten/Takt s. Linienkorridor G	Grundnetz, Stadt-Umland-Linie ca. 85.000 Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: NL
425	Reisbach – Saarwellingen – Schwarzenholz – Sprengen – Elm – Bous – Völklingen Mo-Fr Bus 04:30-23:15 V Sa Bus 04:30-23:15 V So/Ftg. Bus 04:30-23:15 V	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 1. Ordnung (Bous – Völklingen) Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: keine Angabe V = Verstärkerfahrten
428	Völklingen – Bous – Wadgassen – Lisdorf – Saarlouis Mo-Fr Bus 05:00-23:00 V (480'-Takt) Sa Bus 05:00-23:00 V (480'-Takt) So/Ftg. Bus 05:00-23:00 V (480'-Takt)	Ergänzungsnetz, Ergänzungslinie 2. Ordnung Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: keine Angabe V = Verstärkerfahrten
N14	Saarbrücken – Burbach – Völklingen – Wehrden Sa Bus 02:30-04:45 60'-Takt* So/Ftg. Bus 02:30-04:45 60'-Takt*	Ergänzungsnetz, Freizeit-/Nachtlinie Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: keine Angabe * Bedienung jeweils in Lastrichtung
N34	Saarbrücken – Völklingen – Lauterbach/ Naßweiler Sa Bus 03:15-05:15 60'-Takt* So/Ftg. Bus 03:15-05:15 60'-Takt*	Ergänzungsnetz, Freizeit-/Nachtlinie Fahrplan-km/Jahr, Fahrzeuge: keine Angabe * Bedienung jeweils in Lastrichtung
Legende: NG Niederflur-Gelenkbus NL Niederflur-Standardlinienbus NMd Niederflur-Midibus NMn Niederflur-Minibus KB Kleinbus oder PKW-Van, max. 8 Fahrgast-Sitzplätze		

Auf einigen Abschnitten im Stadtliniennetz Völklingen werden die Taktvorgaben durch die zeitlich abgestimmte Überlagerung mehrerer Linien, die sich gegenseitig ergänzen, erfüllt. Daher erfolgt nachfolgend in Tabelle 27 eine Betrachtung des Umfangs der gesamten Angebotsleistung jeweils mehrerer Linien nach Linienkorridoren wie folgt:

- Korridor A: Völklingen <-> Heidstock
- Korridor B: Völklingen <-> Luisenthal (<-> SB-Altenkessel)
- Korridor C: Völklingen <-> Fürstenhausen <-> Fenne (<-> SB-Klarenthal)
- Korridor D: Völklingen <-> Geislautern <-> Ludweiler (<-> Lauterbach)
- Korridor E: Völklingen <-> Wehrden <-> Hostenbach (<-> Wadgassen)
- Korridor F: Völklingen <-> Schulzenfeld <-> Röchlinghöhe (<-> Bous)

Dargestellt sind die Linien, aus denen sich das Gesamtangebot je Korridor ergibt, die Angebotsparameter Produkt (Bus oder AST), Betriebszeiten (auf volle 15 Minuten auf- oder abgerundet) und Taktintervall sowie weitere Erläuterungen und evtl. Ausnahmen.

Die jeweils **fett hervorgehobenen Angaben** in der Tabelle zu Betriebs- und Taktzeiten geben das Regelangebot bzw. den Regeltakt je Linienkorridor und Verkehrstag an.

Tabelle 27: Produkte, Betriebszeiten und Bedienungsintervalle der Linienkorridore

Linie(n)	Produkt/Betriebszeiten/Takt				Erläuterungen
[A] Linienkorridor Völklingen – Heidstock					
180, 185, 186, 187	Mo-Fr	Bus	04:45-05:45	60'-Takt	* nur in Fahrtrichtung Heidstock ** kombiniert mit Linienkorridor Luisenthal
		Bus	05:45-20:30	30'-Takt	
		AST**	20:45-00:30	60'-Takt	
	Sa	AST	03:15-04:45	60'-Takt*	
		Bus	05:00-07:00	120'-Takt	
		Bus**	07:00-20:30	60'-Takt	
So/Ftg.	AST**	20:45-00:30	60'-Takt		
	AST	03:15-04:45	60'-Takt*		
		Bus**	13:00-20:30	60'-Takt	
[B] Linienkorridor Völklingen – Luisenthal (- Altenkessel** / Saarbrücken*)					
110	Mo-Fr	Bus*	04:45-20:30	30'-Takt+V	Schnellbus mit Halt in Luisenthal Str. des 13. Januar * bis/ab Saarbrücken Rathaus über Burbach V = Verstärkerfahrten im Schüler- und Berufsverkehr
	Sa	Bus*	05:15-07:15	60'-Takt	Schnellbus mit Halt in Luisenthal Str. des 13. Januar * bis/ab Saarbrücken Rathaus über Burbach
		Bus*	07:15-10:30	30'-Takt	
Bus*		10:30-20:30	60'-Takt		
180, 181	Mo-Fr	Bus	05:15-20:15	60'-Takt	** bis/ab Altenkessel V = Verstärkerfahrten im Schüler- und Berufsverkehr, z.T. bis/ab Rockershausen/Altenkessel *** kombiniert mit Linienkorridor Heidstock
		Bus**	06:45-20:15	120'-Takt+V	
		AST***	20:45-00:30	60'-Takt	
	Sa	Bus***	04:45-07:00	120'-Takt	
		Bus***	07:00-20:30	60'-Takt	
	AST***	20:45-00:30	60'-Takt		
[C] Linienkorridor Völklingen – Fürstenhausen (Helenenstr. *) - Fenne (- Klarenthal**)					
189	Mo-Fr	Bus	05:30-20:00	60-Takt+V	* über Fürstenhausen Helenenstr. ** bis/ab Klarenthal V = Verstärkerfahrten im Schüler- und Berufsverkehr
		Bus*	06:00-20:00	120'-Takt+V	
		Bus**	06:30-19:30	120'-Takt+V	
		AST	20:00-00:00	60'-Takt	
	Sa	AST	03:15-04:45	60'-Takt***	* über Fürstenhausen Helenenstr. ** bis/ab Klarenthal *** nur in Fahrtrichtung Fenne
		Bus	06:30-20:30	60'-Takt	
		Bus*	07:00-20:30	120'-Takt	
		Bus**	06:30-19:30	120'-Takt	

Linie(n)	Produkt/Betriebszeiten/Takt	Erläuterungen
[D] Linienkorridor Völklingen – Geislauren – Ludweiler (Friedhof*) (- Lauterbach**)		
184, 185	Mo-Fr Bus 04:30-20:30 30'-Takt+V	* bis/ab Ludw. Friedhof über Seniorenzentrum
	Bus* 04:30-20:30 60'-Takt+V	** bis/ab Lauterbach
	Bus** 04:30-20:30 60'-Takt+V	V = Verstärkerfahrten im Schüler- und Berufsverkehr, z.T. bis/ab Werbeln
	Bus** 20:30-23:30 60'-Takt	
	AST** 23:30-00:00 60'-Takt***	
	Sa Bus** 04:30-20:30 60'-Takt	** bis/ab Lauterbach
	Bus** 20:30-23:30 60'-Takt	*** nur in Fahrtrichtung Lauterbach
	AST** 23:30-00:00 60'-Takt***	Über Ludw. GS/Seniorenzentrum: 120'-Takt+V
	So/Ftg. Bus** 11:30-21:30 60'-Takt	** bis/ab Lauterbach
		Über Ludw. GS/Seniorenzentrum: 120'-Takt+V
[E] Linienkorridor Völklingen – Wehrden – Hostenbach – Schaffhausen (Erlenweg*) (- Wadgassen**)		
186, 187	Mo-Fr Bus 04:45-20:30 30'-Takt+V	* Rückfahrt über Schaffhausen Erlenweg
	Bus** 04:45-07:15 30'-Takt+V*	** bis/ab Wadgassen
	Bus 07:15-20:30 60'-Takt+V*	*** bis/ab Wehrden Hochhäuser
	Bus** 08:15-20:00 60'-Takt	V = Verstärkerfahrten im Schüler- und Berufsverkehr
	Bus 20:30-23:00 60'-Takt*	
	AST*** 23:30-00:00 60'-Takt	
	Sa Bus** 04:45-20:30 60'-Takt*	* Rückfahrt über Schaffhausen Erlenweg
	Bus 20:30-23:00 60'-Takt*	** bis/ab Wadgassen
	AST*** 23:30-00:00 60'-Takt	*** bis/ab Wehrden Hochhäuser
	So/Ftg. Bus 12:30-21:00 60'-Takt*	* Rückfahrt über Schaffhausen Erlenweg
[F] Linienkorridor Völklingen – Schulzenfeld – Röchlinghöhe (- Bous*)		
184	Mo-Fr Bus 04:45-06:15 60'-Takt	* bis/ab Bous
	Bus* 06:15-20:30 60'-Takt+V	V = Verstärkerfahrten im Schüler- und Berufsverkehr
	AST 20:30-00:15 60'-Takt	
	Sa AST*** 03:15-04:45 60'-Takt	* bis/ab Bous
	Bus 05:15-06:15 60'-Takt	*** nur in Fahrtrichtung Röchlinghöhe
	Bus* 06:15-17:30 60'-Takt	
	Bus 17:30-20:30 60'-Takt	
	AST 20:30-00:15 60'-Takt	
	So/Ftg. AST*** 03:15-04:45 60'-Takt	*** nur in Fahrtrichtung Röchlinghöhe
	Bus 11:45-19:30 60'-Takt	

5.2

Linienbündelungskonzept

Zweck der Linienbündelung ist insbesondere die Sicherung einer dauerhaften und wirtschaftlichen Verkehrsbedienung. Es sollen damit wirtschaftliche Risiken zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Linien ausgeglichen werden. Im Rahmen künftiger Vergabe- bzw. Wettbewerbsverfahren definieren Linienbündel zugleich sinnvolle Loszuschnitte. Im Vorlauf eines Direktvergabeverfahrens nach § 5 Absatz 2 der VO (EG) 1370/2007 soll die Linienbündelung vor „Rosinenpickerei“ schützen. Dabei würden sich Verkehrsunternehmen die Genehmigungen für rentable Linien sichern, indem sie entsprechende Angebote bzw. Anträge einreichen, diese eigenwirtschaftlich zu betreiben, während die übrigen, weniger auskömmlichen Linienverkehre allein der öffentlichen Hand überlassen werden. Ein finanzieller Ausgleich zwischen den Linien wäre dann nicht mehr möglich.

5.2.1

Kriterien für die Bildung von Linienbündeln

Durch die Zusammenfassung gewinnbringender und defizitärer Linien im Rahmen der Bündelkonzeption entsteht die Verpflichtung des betreibenden Ver-

kehrsunternehmens, Gewinne aus rentablen Linien zur Finanzierung wirtschaftlich schwacher Linien zu verwenden, deren Betrieb im öffentlichen Interesse im Rahmen der Aufgaben zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge liegt. Der erweiterte Konzessionsschutz des Linienbündels führt zu einer Versagung konkurrierender Genehmigungsanträge mit der Absicht, ertragreiche Einzellinien aus dem Bündel und damit dem betrieblichen und ökonomischen Verbund der Linien herauszulösen.

Linienbündel sind in wirtschaftlicher Hinsicht sorgfältig abzuwägen und mögliche Auswirkungen auf Verkehrsunternehmen wie auf die Fahrgastnachfrage beim Zuschnitt der Bündel zu beachten, um eine ungünstige Losbildung bei der Vergabe zu vermeiden, die das Angebot unangemessen verteuern und den Zuschussbedarf dauerhaft erhöhen kann.

Die Bündelkonzeption liegt grundsätzlich im Ermessen des Aufgabenträgers, kann jedoch keineswegs als beliebig aufgefasst werden, sondern ist vielmehr hinreichend zu begründen durch Abwägung der öffentlichen wie der unternehmerischen Interessen sowie sonstiger Belange, und mit entsprechenden Festlegungen im Rahmen des NVP.

Wenn die Kriterien des Aufgabenträgers zur Bildung von Linienbündeln nicht sachgerecht sind, d. h. der Zielsetzung des § 8 PBefG zur Förderung der Verkehrsbedienung und dem Ausgleich der Verkehrsinteressen oder den Voraussetzungen von § 9 PBefG widersprechen, sind die Kriterien als rechtsfehlerhaft anzusehen. Dies ist ebenso der Fall, wenn durch die Entscheidung die Chancengleichheit von Wettbewerbern oder das Grundrecht auf freie Berufsausübung in unzulässiger Weise eingeschränkt wird, z. B. durch gezielte Zuschneidung der Bündel auf das Bestandsunternehmen unter dem Aspekt, bisherige Genehmigungsstrukturen erhalten zu wollen, oder der Schaffung von Gebietsmonopolen bzw. flächenhaftem Konkurrenzschutz, was durch § 9 Absatz 2 PBefG nicht gedeckt ist.

Sollte für die Linienbündelung kein hinreichend verkehrlicher, betrieblicher oder wirtschaftlicher Zusammenhang nachgewiesen und festgestellt werden, ist dies als rechtsfehlerhaft zu werten, da der damit verbundene Eingriff in das Grundrecht der Berufsfreiheit nicht zu rechtfertigen ist. Die Einordnung von Linien in einem Linienbündel hat in jedem Fall sachgerecht zu erfolgen, um wirtschaftliche oder verkehrliche Nachteile zu vermeiden. Es besteht nach § 9 Absatz 2 PBefG keine Verpflichtung des Aufgabenträgers zur Bildung von Linienbündeln, vielmehr wird hier die Möglichkeit zu einer gebündelten Genehmigungserteilung gewissermaßen als „Kann-Bestimmung“ eröffnet, während die Einzelgenehmigung im PBefG weiterhin als „Normalfall“ vorgesehen ist, sofern kein zwingender Grund für das Linienbündel besteht.

Rechtlich fehlerhaft ist außerdem die Annahme, dass nur gemeinwirtschaftliche Verkehre in Linienbündel einbezogen werden dürfen und eigenwirtschaftliche Einzellinien grundsätzlich außen vor zu bleiben hätten. Die Erzielung eines gemeinwirtschaftlichen oder eigenwirtschaftlichen Status im Linienbündel darf bei der Bündelkonzeption nicht als begründendes Kriterium angesehen werden.

5.2.2 Linienbündelung in der Stadt Völklingen

Im Stadtgebiet Völklingen haben folgende Kriterien für die Linienbündelung eine höhere Bedeutung:

- Möglichkeit einer integrierten Planung (Abbau von Parallelverkehren, Durchbindung von Linien zur Schaffung von mehr umsteigefreien Direktverbindungen für Fahrgäste),
- betriebsplanerische Aspekte (optimierte Umlaufbildung, flexibler Fahrzeug- und Personaleinsatz),
- einheitlicher Auftritt des ÖPNV gegenüber dem Kunden (Information, Kommunikation, Marketing).

Festlegung 22: Linienbündelung und Linienzuordnung

Linienbündelung und Linienzuordnung

Auf der Grundlage der Prinzipien und Kriterien zur Bildung von Linienbündeln sowie unter Berücksichtigung des Beschlusses der Verbandsversammlung des ZPRS vom 19.12.2014 werden die überwiegend stadtbezogenen ÖSPV-Linien in einem Linienbündel „Stadtverkehr Völklingen“ zusammengefasst.

Das vollständige stadtbezogene ÖPNV-Netz wird, wie in Tabelle 26 unter „Stadtliniennetz Völklingen“ aufgeführt, gebildet aus den Linien 110, 180, 181, 184, 185, 186, 187, 189, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 894, 895, 896, 898 und 899. Mit der Zuordnung der Linien zum Linienbündel ist unmittelbar keine Änderung des Bedienungsumfangs verbunden.

Für die aufgeführten Linien ist eine integrierte betriebliche Planung möglich und verkehrlich wie wirtschaftlich sinnvoll. Ebenso kann das Linienbündel als Ganzes gegenüber den Fahrgästen, der Bevölkerung und den Gästen in Völklingen im Rahmen der Informations- und Marketingstrategie einheitlich kommuniziert werden.

Sonstige Linien zwischen Völklingen und den Nachbargebietskörperschaften, wie in Tabelle 26 unter „Weitere ein- und ausbrechende Linien“ aufgeführt, stehen mit den Linien des Völklinger Stadtliniennetzes in keinem engen verkehrlichen oder betrieblichen Zusammenhang und sind zum Teil bereits den abgestimmten Linienbündeln benachbarter Aufgabenträger zugeordnet, so dass eine Zuordnung zum Linienbündel Stadtverkehr Völklingen nicht erfolgt.

5.2.3

Inkrafttreten der Linienbündelung

Voraussetzung für das Inkrafttreten des Linienbündels Stadtverkehr Völklingen ist die Harmonisierung (Vereinheitlichung) der Genehmigungslaufzeiten der einzelnen Linien innerhalb des Bündels. Die aktuellen Genehmigungslaufzeiten sind der Tabelle 2 zu entnehmen.

Festlegung 23: Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten

Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten

Das Linienbündel Stadtverkehr Völklingen tritt nach Ablauf der längsten Einzelgenehmigung einer der im Bündel zusammengefassten Linien in Kraft. Die am längsten laufende Einzelgenehmigung endet am 31.12.2023, so dass die Linienbündelung ab 01.01.2024 wirksam wird.

Die vorzeitig auslaufenden Liniengenehmigungen anderer der im Bündel zusammengefassten Linien sind auf Antrag als Einzelgenehmigungen befristet bis zum 31.12.2023 durch die Genehmigungsbehörde wiederzuerteilen.

5.3 *Weiterentwicklung des ÖPNV*

Im Rahmen der Definition quantitativer und qualitativer Standards für die Angebotsleistung im ÖSPV der Stadt Völklingen sowie der Umsetzung betrieblicher und verkehrsplanerischer Maßnahmen werden für Fragestellungen, für die keine unmittelbare Umsetzung vorgesehen ist oder hierfür noch Vorbehalte bestehen, Prüfaufträge formuliert. Im Rahmen der anstehenden Prüfungen sind die fraglichen Sachverhalte näher zu befassen, zu bewerten und ggf. die Umsetzung vorzubereiten bzw. vergleichbare Alternativlösungen zu entwickeln, sofern die verkehrlichen und wirtschaftlichen Voraussetzungen gegeben sind bzw. geklärt werden können.

Grundsätzlich ist die Aufgabenträgerschaft der Stadt Völklingen für den ÖPNV für den örtlichen Stadtverkehr operativ auszugestalten. Dazu gehört

- die künftige und kontinuierliche bilaterale Abstimmung über grenzüberschreitende Linien, Verbindungen und sonstige Angelegenheiten betreffend den ÖPNV mit den Nachbaraufgabenträgern (hier: dem Landkreis Saarlouis, dem Zweckverband Personennahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken und der Landeshauptstadt Saarbrücken,
- die gemeinsame Wahrnehmung der Aufgaben der Aufgabenträger im Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) gem. § 6 Abs. 1 ÖPNVG.

Darüber hinaus geben die laufenden Verkehrsentwicklungsplanungen bei der Stadt Völklingen selbst, vor allem aber bezüglich der künftigen Rahmenbedingungen und Standards für den ÖPNV im gesamten Saarland mit der Fortschreibung des landesweiten Verkehrsentwicklungsplans. Die Arbeiten am VEP wurden im Jahr 2016 aufgenommen und werden noch bis mindestens 2018 andauern. Nach § 11 Abs. 2 Ziff. 1 ÖPNVG sind in den Nahverkehrsplänen der einzelnen Aufgabenträger insbesondere auch die Vorgaben aus dem Verkehrsentwicklungsplan des Landes zu beachten. Insofern ergibt sich nach der Verabschiedung des neuen VEP ggf. Anpassungs- oder Ergänzungsbedarf auch für den NVP der Stadt Völklingen.

Nachfolgend werden die Einzelprüfaufträge für mögliche Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Völklingen dargestellt.

Festlegung 24: Prüfaufträge zur Weiterentwicklung des ÖPNV**Prüfaufträge zur Weiterentwicklung des ÖPNV**

Die nachfolgend näher beschriebenen Fragestellungen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems in der Stadt Völklingen sind im Rahmen von Prüfaufträgen zu bearbeiten und das weitere Vorgehen beschlussfähig zu klären. Die Ergebnisse der Prüfaufträge sollen nach Abschluss der Bearbeitung ergänzend Eingang in den NVP finden.

Mögliche Neukonzeption der Linie 190 bei Verzahnung mit Linie 195:

Für die Linie 190 ist im Einvernehmen dem Zweckverband Personennahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken, dem Landkreis Saarlouis, der Stadt Püttlingen und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr als Genehmigungsbehörde für den ÖPNV, ausgehend von der Beschlusslage des Linienbündelungskonzepts des ZPRS vom 19.12.2014 (Linienbündel F) zu prüfen, inwieweit eine Aufteilung der Linie in einen nördlichen und südlichen Abschnitt mit Integration des südlichen Teils der Linie 190 und der gesamten Linie 195 in das Linienbündel Stadtverkehr Völklingen eine verkehrlich und wirtschaftlich attraktivere Bedienung mit Beibehalt der engen Verzahnung der Verkehre im Köllertal ermöglicht.

Vollständig barrierefreier ÖSPV:

Zur Herstellung der vollständig barrierefreien Nutzbarkeit des ÖSPV in Völklingen ab 01.01.2022 sind ergänzend zu den im NVP bereits getroffenen Festlegungen die entsprechenden Ausgestaltungsdetails und etwaige Ausnahme-/ Übergangsregelungen zu konzipieren, abzustimmen und festzulegen. Dabei sind vor allem die baulichen und funktionalen Standards der Fahrzeuge, Haltestellen inkl. unmittelbarer Zuwege und Fahrgastinformation, die Umsetzungsprioritäten sowie die Umsetzungszeiträume inkl. der erforderlichen Finanzierungsgrundlagen mit Berücksichtigung möglicher Förder- und Eigenmittel zu klären.

Echtzeit-Fahrgastinformation im öffentlichen Raum:

Im Rahmen der technischen Innovation werden dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI), zumindest an den wesentlichen Verknüpfungspunkten und stark frequentierten Haltestellen des ÖPNV, mittlerweile immer mehr zum Standard. Diese liefern Abfahrts- bzw. Verspätungsinformationen zu den einzelnen Linienfahrten in Echtzeit, d. h. in Abhängigkeit von der tatsächlichen Position des herannahenden Fahrzeugs als permanentes Anzeige- und optionales Ansagesystem (gemäß Zwei-Sinne-Prinzip im Rahmen der Barrierefreiheit) im öffentlichen Raum. Diese Einrichtungen bilden eine je nach Nachfrage wichtige Ergänzung zu der alternativ bestehenden Möglichkeit eines Abrufs der Echtzeit-aktuellen Fahrplaninformationen über das Smartphone flächendeckend für alle ÖPNV-Haltestellen. Für die Konzeption und Einführung solcher Systeme im Stadtgebiet Völklingen, bevorzugt z. B. an den Haltestellen Bahnhof und Geislauren Rotweg, sind neben der Standortauswahl gemäß Prioritätenliste die finanziellen, technischen und organisatorischen Rahmenbedingungen bezüglich Beschaffung, Montage, Betrieb und Datenversorgung der DFI-Systeme zu prüfen.

Langfristige Entwicklungsperspektive des ÖPNV:

Während der NVP einen auf den ÖPNV-Betrieb bezogenen Ordnungs- und Rahmenplan für die kurz- bis mittelfristige Entwicklungsperspektive darstellt⁶⁵, zeigt der zzt. ebenfalls in Aufstellung befindliche Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Völklingen (VEP) eine langfristige Perspektive⁶⁶ für die Mobilitätsentwicklung und Verkehrsgestaltung im Geltungsbereich auf. Auf Grundlage der Bestandsbeschreibung und dem kurzfristigen Entwicklungsszenario des ÖPNV können im Rahmen der VEP-Konzeption Maßnahmen für die längerfristige ÖPNV-Gestaltung Eingang finden. Dazu können z. B. gehören:

- Umstellung der ÖPNV-Flotte auf lokal emissionsfreie Antriebssysteme,
- Flexibilisierung der Personenbeförderung inkl. autonom fahrender Busse,
- Stärkung digitalisierter Information und Kommunikation im ÖPNV,
- multimodale Vernetzung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln,
- Verzahnung der Klimaschutzkonzeption mit der Verkehrsplanung,
- neue Finanzierungsoptionen und -instrumente für einen nachhaltigen Ausbau der lokalen ÖPNV-Angebote.

⁶⁵ gemäß § 11 (7) ÖPNVG für einen Zeitraum von maximal 5 Jahren, danach Überprüfung und bei Bedarf Fortschreibung

⁶⁶ allgemein üblich bei Verkehrsentwicklungsplänen sind perspektivische Zeiträume von 15-30 Jahren

6 Finanzierung und Umsetzung

6.1 Finanzierungsrahmen

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird als Rückgrat des ÖPNV durch das zuständige Landesministerium, zzt. dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr, finanziert. Die Finanzierung seitens des Landes wird aus der Zuweisung von Bundesmitteln nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) getragen. Dieses gilt ausschließlich der Finanzierung des nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz betriebenen SPNV und des sonstigen ÖPNV⁶⁷ und ist die zentrale gesetzliche Finanzierungsgrundlage für den übergeordneten Nahverkehr.

Wie dargestellt, hat die Stadt Völklingen die Aufgabenträgerschaft und Finanzierungsverantwortung mit Zuständigkeit für das Stadtliniennetz des eigenen kommunalen Nahverkehrsunternehmens am 01.01.2017 übernommen.⁶⁸ Gemäß dem neuen ÖPNVG für das Saarland führt die Stadt Völklingen die Aufgabenträgerschaft fortan als pflichtige Aufgabe der Selbstverwaltung in den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit, d. h. mit Entscheidungsbefugnis über die Ausgestaltung der Aufgabenwahrnehmung, durch.

Mit der Übernahme der Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV wird die Stadt Völklingen zugleich Pflichtmitglied im Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) als künftigem Aufgabenträgerverbund. Dieser dient der Förderung und Koordinierung des saarlandweiten ÖPNV. Die konkrete Ausgestaltung des Aufgabenträgerverbundes legt der ZPS in einer Satzung fest. Er bedient sich bei der operativen Wahrnehmung seiner Aufgaben und Umsetzung seiner Ziele einer Geschäftsstelle. Deren Finanzierung erfolgt durch die Aufgabenträger im SPNV und ÖSPV anteilig durch eine testierte Kostenstellenrechnung. Kosten für weitere Aufgaben nach § 6 (6) ÖPNVG tragen die jeweiligen Aufgabenträger nach dem Verursacherprinzip.

Als Aufgabenträger erhält die Stadt Völklingen eine für den ÖPNV zweckgebundene Pauschalzuweisung vom Land gemäß § 15 ÖPNVG zum Zweck der Finanzierung von Verkehrsleistungen, insbesondere für erforderliche Zusatzleistungen im Schüler- und Auszubildendenverkehr. Deren Höhe wird vom zuständigen Ministerium durch Erlass einer Rechtsverordnung unter Berücksichtigung von Strukturmerkmalen einschließlich der Erfordernisse des Ausbildungsverkehrs festgelegt. Die zweckentsprechende Mittelverwendung durch den Aufgabenträger ist dem Land jährlich nachzuweisen.

Die in der Verbundgesellschaft saarVV organisierten Verkehrsunternehmen finanzieren die ÖPNV-Leistungen überwiegend aus dem Verkauf von Fahrausweisen und/oder Entgelten bzw. Zuwendungen der Aufgabenträger als Besteller von Vertragsverkehren. Die Stadt Völklingen bestellt und finanziert dabei die

67 Die ReG-Mittel sind nach § 13 (1) ÖPNVG insbesondere einzusetzen für Infrastruktur und Fahrzeuge des SPNV, Nahverkehrsleistungen auf der Schiene und auf Regionalbuslinien im Rahmen von Verkehrsverträgen, Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, der Finanzierung der Aufgaben des Zweckverbandes der Aufgabenträger sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit inkl. Organisation des ÖPNV.

68 Voraussetzung für eine rechtssichere Direktvergabe von ÖPNV-Dienstleistungen durch die Kommunen an ihre eigenen Verkehrsunternehmen nach Artikel 5 Absatz 2 VO (EG) 1370/2007

Grundschulverkehre im Stadtgebiet Völklingen, die im Rahmen des ÖPNV durchgeführt werden (siehe Kapitel 1.3.2).

Wichtige Finanzierungsquelle des ÖPNV neben den erzielten Erlösen durch Fahr-scheinverkäufe im „Jedermannverkehr“ sind diejenigen Mittel, welche zum Ausgleich der Rabattierung von Fahrausweisen im Auszubildendenverkehr (Schüler, Berufsschüler und Studenten) gewährt werden können. Das Saarland ersetzt die bisherige bundesrechtliche Regelung nach § 45a PBefG durch eine landesrechtliche Regelung in § 14 ÖPNVG, wonach mittels Preis-Kosten-Vergleich der Rabatt gegenüber dem normalen Verbundtarif an die Verkehrsunternehmen auf Antrag ausgeglichen wird. Der Antrag wird bei der Geschäftsstelle des ZPS gestellt in Verbindung mit einem testierten Nachweis der Verbundgesellschaft der Verkehrsunternehmen.

Schließlich erhalten die Verkehrsunternehmen einen Ausgleich für die gesetzliche Verpflichtung gemäß §§ 145 und 148 SGB IX, Menschen mit einer Einschränkung ihrer Mobilität und ggf. deren Begleitperson unentgeltlich zu befördern. Der Ausgleich wird auf Basis betriebsindividueller Erhebungen gewährt.

Des Weiteren besteht die Möglichkeit von Zuschüssen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) Saarland, z.B. für

- Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV durch RBL-Systeme, Lichtsignalsteuerung oder den Bau von Busspuren,
- den Bau von Omnibusbahnhöfen, Haltestelleneinrichtungen und Betriebshöfen für den ÖPNV,
- Telematik- und Leitsysteme im ÖPNV.

6.2 ***Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags***

Die Stadt Völklingen hat als federführend zuständiger Aufgabenträger für den ÖSPV im NVP die Anforderungen an den Umfang und die Qualität des Verkehrsangebotes im straßengebundenen ÖPNV festgelegt. Im Übrigen sind die in den Kap. 2.2 und 3.4 definierten und ausgeführten Qualitäts- und Sozialstandards zur Erbringung einer ausreichenden Verkehrsbedienung in den Wirtschaftsplan (2015 - 2020) der VVB als dem derzeit mit der Erbringung der Verkehrsleistung beauftragten kommunalen Verkehrsunternehmen eingeflossen.

Festlegung 25: Wirtschaftlichkeit der ausreichenden Verkehrsbedienung

Wirtschaftlichkeit der ausreichenden Verkehrsbedienung

Mit den zuvor definierten Standards an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots können die weitergehenden Anforderungen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung erfüllt werden.

Das im öffentlichen Interesse liegende ausreichende Verkehrsangebot folgt zugleich dem im ÖPNVG verankerten Grundsatz der wirtschaftlichen und sparsamen Verwendung öffentlicher Haushaltsmittel.

Es ist abzusehen, dass das im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsangebot im Stadtliniennetz bzw. Linienbündel Völklingen nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden kann, sondern als gemeinwirtschaftliche Leistung zu verstehen ist.

Die Finanzierung der nicht durch Fahrscheinverkäufe, gesetzliche Ausgleichsleistungen und sonstige Erträge gedeckten Kosten für die Erbringung der ÖPNV-Verkehrsleistungen durch die VVB erfolgt im Rahmen des steuerlichen Querverbundes innerhalb der Stadtwerke Völklingen Holding GmbH, die sich wiederum zu 100% im Eigentum der Stadt Völklingen befindet. Die Gesamtverantwortung für die Leistungserstellung im ÖPNV des Stadtliniennetzes Völklingen liegt letztlich bei der Stadt Völklingen, da sie demnach eine Kontrollfunktion über Betrieb und Betriebsmanagement der VVB durch ihre Beteiligung ausübt.

Die Stadt Völklingen hat daher die Absicht, die Erbringung der im NVP definierten, absehbar gemeinwirtschaftlichen Angebotsleistung in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) zu vergeben. Aus der Darstellung unter Kap. 2.1.3 ist zu folgern, dass die demografische Entwicklung wesentliche Anhaltspunkte für die zukünftige Gestaltung im Sinne einer „ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Interesse“ gibt und deshalb als wesentliche Rahmenbedingung für die anstehende Vergabe eines öDA für das Linienbündel Stadtverkehr Völklingen anzusehen ist.

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird im Regelfall im Rahmen eines offenen, wettbewerblichen Verfahrens nach allgemeinem Vergaberecht (EU-weiter Ausschreibungswettbewerb) vergeben. Unter bestimmten Voraussetzungen bzw. in bestimmten Bereichen kann der Aufgabenträger den öDA auch im Rahmen einer Direktvergabe nach der EU-Verordnung 1370/2007 erteilen.

Festlegung 26: Direktvergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrags

Direktvergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrags

Die Stadt Völklingen beabsichtigt die Angebotsleistung des Linienbündels Stadtverkehr Völklingen als öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Rahmen einer Direktvergabe an die Völklinger Verkehrsbetriebe GmbH (VVB) als „internen Betreiber“ nach Artikel 5 Absatz 2 VO (EG) 1370/2007 zu vergeben.

Die Voraussetzungen für eine Direktvergabe sind gegeben, da die Stadt Völklingen über die Stadtwerke Völklingen Holding GmbH als 100%-Tochter der Stadt die Beherrschung über die VVB „wie über eine nachgeordnete Behörde“ ausüben kann und die fraglichen Verkehre im Wesentlichen innerhalb des Stadtgebietes Völklingen⁶⁹ erbracht werden.

Die VVB wird sich nicht an Wettbewerbsverfahren im ÖPNV außerhalb der Zuständigkeit der Stadt Völklingen beteiligen. Sie wird den überwiegenden Teil des ÖPNV-Angebots in Eigenleistung erbringen.

Dem Vorrang eigenwirtschaftlicher Genehmigungsanträge für den Betrieb des Linienbündels Stadtverkehr Völklingen im Sinne des PBefG wird damit entsprochen, dass die Stadt Völklingen zur Direktvergabe eine Vorinformation im EU-Amtsblatt (Vorabkennzeichnung) veröffentlichen und im Rahmen der gesetzlichen Fristen allen Verkehrsunternehmen die Gelegenheit geben wird, unter Wahrung der in der Vorinformation gestellten Anforderungen (v. a. durch Verweis auf die Vorgaben des NVP) einen Antrag zur eigenwirtschaftlichen Erbringung der Leistung zu stellen.

6.3

Zeitplan Umsetzung und Vergabe

In Abhängigkeit zu den festliegenden Genehmigungslaufzeiten und den gesetzlichen Fristen für Genehmigungs- und Vergabeverfahren wird zur Umsetzung der NVP folgender voraussichtlicher Zeitplan vorgesehen.

⁶⁹ inkl. ein- und ausbrechender Linien

Festlegung 27: Umsetzungs- und Vergabekalender

2018:	
Dezember	Ablauf der Antragsfrist zur Neugenehmigung der Linie 195 ⁷⁰ , danach Prüfung und Entscheidung durch die Genehmigungsbehörde
2019:	
Januar	<i>nachrichtlich: Beginn neue Genehmigungs- bzw. Vertragslaufzeit der Linien 425 und 428</i>
Dezember	Ablauf der Antragsfrist zur Neugenehmigung der Linien 880, 881, 882, 883, 884, 887, 888 und 889 ⁷¹ , danach Prüfung und Entscheidung durch die Genehmigungsbehörde
2020:	
Januar	<i>nachrichtlich: Beginn neue Genehmigungs- bzw. Vertragslaufzeit der Linien 190 und 195</i>
2021:	
Januar	Beginn neue Genehmigungszeit der Linien 880, 881, 882, 883, 884, 887, 888 und 889 (befristet vsl. bis 31.12.2023)
Juli	<i>nachrichtlich: Beginn neue Genehmigungs- bzw. Vertragslaufzeit der Linien N14 und N34</i>
Oktober	Beginn des Vergabeverfahrens mit vorgeschaltetem Genehmigungswettbewerb für das Linienbündel Stadtverkehr Völklingen
2022:	
Januar	„Vollständige Barrierefreiheit“ im ÖPNV gemäß § 8 (3) Satz 3 PBefG
2024:	
Januar	Beginn neue Genehmigungs- bzw. Vertragslaufzeit für das Linienbündel Stadtverkehr Völklingen
2025:	
August	<i>nachrichtlich: Beginn neue Genehmigungs- bzw. Vertragslaufzeit der Linien 166 und 167</i>

⁷⁰ für den Fall, dass nicht ab Oktober 2017 durch den Aufgabenträger ein Vergabeverfahren mit vorgeschaltetem Genehmigungswettbewerb eingeleitet wird

⁷¹ für den Fall, dass nicht ab Oktober 2018 durch den Aufgabenträger ein Vergabeverfahren mit vorgeschaltetem Genehmigungswettbewerb eingeleitet wird

Anhang 1: Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung und Anhörung

Beteiligung der Verkehrsunternehmen

Zur Beteiligung an der Aufstellung des NVP hat die Stadt Völklingen am 21.12.2016 die im Stadtgebiet vorhandenen Verkehrsunternehmen sowie die SNS zu einem Informationsgespräch eingeladen.

Der Einladung nach Völklingen sind folgende Unternehmen gefolgt:

- Lay Reisen
- Saarbahn
- VVB.

Neben der Erläuterung der Hintergründe durch die Stadt Völklingen und einer Vorstellung des NVP-Entwurfs durch den Gutachter BPV Consult wurden Fragestellungen der aktuellen Nachfrageentwicklung, ÖPNV-Anbindung der Arbeitsplatzschwerpunkte, Einsatzmöglichkeiten von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, Qualitätsanforderungen sowie das neue Busnetz der VVB ab 2017 thematisiert und diskutiert.

Anhörungsverfahren

Ende März 2017 wurden die zu beteiligenden bzw. anzuhörenden Stellen, darunter die im Kreisgebiet vorhandenen und verantwortlichen Verkehrsunternehmen, kreisangehörigen Städte und Gemeinden, benachbarte Aufgabenträger sowie Kammern, Vereine, Verbände und Interessenvertreter/innen im Saarland angeschrieben. Diese wurden um Anmerkungen und Stellungnahmen zum Entwurf des NVP gebeten.

Rückmeldungen sind fristgemäß bzw. nach gewährter Fristverlängerung eingegangen von folgenden Organisationen:

- Arbeitskammer des Saarlandes
- Fachdienst 25 der Mittelstadt Völklingen
- Landkreis Saarlouis
- saarVV/SNS
- Sicherheitsbeirat der Stadt Völklingen
- Stadt Püttlingen
- VCD
- VGS
- ZPRS.

Nachfolgend werden die Anmerkungen und Stellungnahmen der genannten Organisationen wiedergegeben und durch die Kreisverwaltung kommentiert.

Institution	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar
Arbeitskammer des Saarlandes	Kap. 2.1: Die dargestellten Strukturdaten zu Bevölkerung und Demographie beschränken sich auf das Gebiet der Mittelstadt Völklingen. Da sich das Einzugsgebiet des Völklinger Nahverkehrs über die Stadtgrenzen hinaus erstreckt, wäre eine großflächigere Betrachtung unter Berücksichtigung der Nachbargemeinden sinnvoll.	Der vorgelegte NVP konzentriert sich auf das Gebiet der Mittelstadt Völklingen, zunächst mit dem Schwerpunkt einer Sicherung der bestehenden Angebotsqualität.
Arbeitskammer des Saarlandes	Kap. 2: Eine vertiefende Betrachtung der Schülerzahlen (Stand und Entwicklung) und der Verflechtungen (Wohnort, Schule) ist aufgrund der regionalen Bedeutung Völklingens als Schulstandort sowie der damit einhergehenden Schülerverkehre sinnvoll.	Wird ergänzt.
Arbeitskammer des Saarlandes	Kap. 2.1.7: Es fehlt eine differenzierte Darstellung der Pendlerverflechtungen aus bzw. in die umliegenden Gemeinden der Mittelstadt Völklingen.	Derzeit ist für die Pendlerverflechtungen unterhalb der Ebene des Regionalverbandes keine aktuelle Darstellung verfügbar.
Arbeitskammer des Saarlandes	Kap. 2: Ohne eine differenziertere Aufbereitung der genannten Strukturdaten scheint aus Sicht der Arbeitskammer eine gezielte Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebots schwierig.	Eine gezielte Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebots ist nicht vorrangiges Ziel des jetzigen NVP, sondern eine Sicherung der Bestandsqualität.

Institution	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar
Arbeitskammer des Saarlandes	Kap. 2.2: Aus Sicht der Arbeitskammer müssen die bestehenden Angebote des ÖPNV im Saarland gegenüber den Fahrgästen noch stärker aufeinander abgestimmt werden. (...) Aus diesem Grunde wären Aussagen über die Anschlusssicherung zwischen dem Schienenpersonennahverkehr und dem lokalen Busverkehr wünschenswert. Aus Sicht der Arbeitskammer braucht es am Ende unter dem Dach des Tarifverbundes saarVV für den Fahrgast ein Angebot aus einer Hand, welches die Leistungen aller Verkehrsunternehmen in sich integriert, wenn möglich auf einem saarlandweit einheitlichen Niveau.	Grundlage für eine Anschlusssicherung ist die Bereitstellung von Echtzeit-Fahrplandaten für abzuwartende Verkehrsmittel. Diese werden durch die VGS saarlandweit bereitgestellt und sind zunächst über mobile Kommunikationsgeräte abrufbar. Die Installation ortsfester Anzeigesysteme (mit An-sageoption) für Ab-fahrts- und Ver-spätungsinformati-onen an Knotenhal-testellen, insb. Völ-klingen Bahnhof und Geislautern Rotweg, ist Prüf-auftrag im NVP (s. Kap. 5.3).
Arbeitskammer des Saarlandes	Kap. 2.2.3: Zur Bewertung des ÖPNV-Angebots aus Sicht potentieller Fahrgäste wäre eine Darstellung eines Liniennetzplans aller Linien der VVB sowie der Linien 166, 167, 190, 425, 428 sowie R13 hilfreich.	Wird als Anregung vermerkt. Derzeit ist der VVB-Liniennetzplan nicht in einer Version inkl. sonstiger ÖPNV-Linien verfügbar.
Arbeitskammer des Saarlandes	Kap. 2.2.3: Zur Erfassung des bestehenden ÖPNV-Bestands und seiner Erschließungsqualität ist eine andere kartographische Darstellung wünschenswert. (...) Anhand der Darstellung auf Karte 3 ist nur an wenigen Stellen die genaue Linienführung und der genaue Standort von Haltestellen zu erkennen.	Aufgrund der Bestandsausrichtung des jetzigen NVP mit nur wenigen Änderungen bei der Linienführung sollte die Karte 3 ausreichend sein. Detaillierte Bestandskarten, auch für den ÖPNV, wird der in Aufstellung befindlicher Verkehrsentwicklungsplan Völklingen beinhalten.

Institution	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar
Arbeitskammer des Saarlandes	Kap. 3.1.2: Im Zuge der Sicherstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV bittet die Arbeitskammer des Saarlandes darum, bei der Umsetzung entsprechender Maßnahmen nicht nur die Haltestellen an sich, sondern darüber hinaus barrierefreie Zu- bzw. Abwege von Haltestellen zu berücksichtigen. Daher sind bekannte und erkennbare Hindernisse im Umfeld von Haltestellen bei der Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV zu beseitigen (z. B. fehlende Fahrbahnquerung, Treppen, unbefestigte Gehwege).	Der Hinweis ist richtig und nachvollziehbar, geht jedoch über die Funktion und Tiefenschärfe des NVP als Rahmenplan hinaus.
Arbeitskammer des Saarlandes	Kap. 3.4.1: Die Fahrplaninformation an den Haltestellen sollte im gesamten Tarifbereich des saarVV einheitlich erfolgen (...). Folgende Vorschläge zur Fahrplaninformation an Haltestellen wurden durch die Arbeitskammer des Saarlandes unterbreitet: 1. Darstellung der Fahrplaninformationen auf DIN A3; 2. Einhaltung einer Mindestschriftgröße; 3. Anbringung auf einer kindgerechten Höhe; 4. Ggf. Ergänzung um Liniennetzplan des saarVV.	Wird ergänzt.
Arbeitskammer des Saarlandes	Kap. 3.2.3: Die Arbeitskammer begrüßt ausdrücklich die erwähnten Schnittstellen des ÖPNV zum Individualverkehr (insbesondere dem Radverkehr). Im Zuge dessen fehlen zu folgenden Aspekten konkrete Aussagen: 1. Ergänzung geeigneter Haltestellen um Radabstellanlagen; 2. Sicherstellung der Mitnahme von Fahrrädern in den Bussen.	Kenntnisnahme. Die Mitnahme von Fahrrädern in den Bussen erfolgt gemäß den Tarifbestimmungen des saarVV.
Arbeitskammer des Saarlandes	Kap. 4: Aus Sicht der Arbeitskammer braucht es eine klare und belastbare Strategie, um die in der Mängelanalyse formulierten Missstände zu beseitigen. (...) Derzeit ist nicht erkennbar, wie, wann, durch wen und mit welchem Aufwand die beschriebenen Mängel durch geeignete Maßnahmen beseitigt werden können.	Kenntnisnahme. Aufgrund der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen können die Mängel zum Teil nicht kurzfristig behoben werden; Anforderungen werden im Rahmen der VEP-Bearbeitung weiter thematisiert.
Arbeitskammer des Saarlandes	Kap. 5: Die geplante Neukonzeption der Linie 190 in Abstimmung und Verzahnung mit der Linie 195 ist eine sinnvolle und vordringliche Maßnahme unter Berücksichtigung des hohen Verkehrsaufkommens im MIV auf der Achse Völklingen-Püttlingen. Im Rahmen dessen sind für diesen Bereich neue, ergänzende ÖPNV-Angebote zu prüfen.	Die Neukonzeption kann aufgrund des derzeit bestehenden Linienbündelungskonzepts im Bereich des Regionalverbandes Saarbrücken in absehbarer Zeit nicht realisiert werden.

Institution	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar
Arbeitskammer des Saarlandes	Kap. 5: Die Arbeitskammer begrüßt die Installation von Echtzeit-Fahrgastinformationen im öffentlichen Raum. In Anbetracht auswärtiger Fahrgäste (...) empfiehlt sich die Auswahl der Standorte zur Installation unter touristischen Aspekten. Dazu sollen in Kooperation mit den für Tourismus verantwortlichen Stellen bei der Mittelstadt Völklingen, dem Regionalverband und dem Land mögliche Fördermöglichkeiten geprüft werden.	Kenntnisnahme. Unter touristischen Aspekten wären vorrangig die Haltestellen Völklingen Bahnhof und Weltkulturerbe in Betracht zu ziehen. Förderanteile regulär: Land 75%, Verkehrsunternehmen 25%.
Fachdienst 25 Wirtschaftsförderung, Stadtmarketing, Tourismus und Veranstaltungsmanagement der Mittelstadt Völklingen	Kap. 5: Die ÖPNV-Anbindung der Gewerbegebiete in Völklingen ist unbefriedigend gelöst. Zur Gewährleistung einer attraktiven Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes und im Zuge der Förderung des Umstiegs auf den ÖPNV müssen entsprechende Haltestellen in den Gewerbegebieten vorgesehen sowie die Linienführungen diesen Aspekten Rechnung tragen. Diese Betrachtung ist mit dem vorliegenden Entwurf nicht erfolgt. Die Gewerbegebiete In den Saarwiesen, Der Vorderste Berg, Schlackenbrechanlage und Gewerbepark-Ost/ehem. Kokereigelände verfügen über keinen Linienanschluss, sodass hier potentielle Fahrgäste ausgeschlossen werden.	Derzeit ist Anbindung mit den bestehenden Linienstrukturen nicht möglich; Prüfung Ausweitung Liniennetz wird an den VEP verwiesen.
Landkreis Saarlouis	Aus Sicht des Landkreises Saarlouis bestehen nach Kenntnisnahme und inhaltlicher Prüfung keinerlei Einwände.	Kenntnisnahme.
saarVV	Kap. 6.1: Bitte ändern Sie "[...] ÖPNVG § 14 Preis-Preis-Vergleich [...]" in "[...] Preis-Kosten-Vergleich [...]". Weiterhin ist die Höhe des Rabatts zu streichen. Weiteres wird durch die Satzungsbestimmungen des Zweckverbandes geregelt.	Wird geändert.
Sicherheitsbeirat der Stadt Völklingen	Der Sicherheitsbeirat der Mittelstadt Völklingen würde die Fortführung der Ausübung der Aufgaben der ehrenamtlichen Busbegleiter sehr begrüßen. Eine mögliche Festschreibung würde der Sicherheitsbeirat ebenfalls sehr begrüßen.	Wird ergänzt. Zzt. sind 3 Busbegleiter im Einsatz, weitere Busbegleiter sind möglich, soweit Interessent(inn)en verfügbar.
Sicherheitsbeirat der Stadt Völklingen	Kap. 5.3: Der Sicherheitsbeirat macht sich stark dafür, dass in den zur Beförderung minderjähriger Schüler eingesetzten Bussen für jeden ein Sitzplatz (mit Sicherheitsgurten) zur Verfügung steht. Weiterhin hält der Sicherheitsbeirat Stehplätze in Schülerbussen für potentiell gefährlich.	Im ÖPNV zur Schülerbeförderung sind Sitz- und Stehplätze vorgesehen.

Institution	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar
Sicherheitsbeirat der Stadt Völklingen	Kap. 5.3: Die Mitnahme von Fahrrädern in den Bussen sollte ermöglicht (ggf. gegen Entgelt) und offensiv beworben werden. Eine Mitnahme sollte zumindest außerhalb belasteter Zeiten (morgendlicher und nachmittäglicher Schülerverkehr) möglich sein.	Die Mitnahme von Fahrrädern in den Bussen ist möglich im Rahmen des verfügbaren Platzes. Sie erfolgt gemäß den Tarifbestimmungen des SaarVV.
Stadt Püttlingen	Kap. 1.1.1/1.3.1/3.1.2/6.3: Bitte streichen Sie folgende Aussage: "Die Stadt Völklingen bildet zudem mit der Stadt Püttlingen gleichzeitig eine Gruppe von Behörden im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007". (...) Diese Aussage ist mit der Stadt Püttlingen nicht abgestimmt. Weiterhin ist der Stadt Püttlingen nicht bekannt, inwiefern diese Aussage mit dem für die Stadt Püttlingen zuständigen Aufgabenträger (...) abgestimmt ist.	Wird geändert.
Stadt Püttlingen	Kap. 2.1.1: Bitte ändern Sie den Begriff "Gemeinde Püttlingen" durch "Stadt Püttlingen".	Wird geändert.
Stadt Püttlingen	Kap. 3.1.2: Bitte streichen Sie folgende Aussage: "In Anknüpfung an die 2009 erfolgte Inhouse-Vergabe des Stadtliniennetzes Völklingen an die Völklinger Verkehrsbetriebe GmbH (VVB) [...] sowie die Vertragserweiterung mit Ausdehnung auf das Bediengebiet der Großwabe Püttlingen in 2012 bereitet die Stadt Völklingen [...]". (...) Diese Aussage ist mit der Stadt Püttlingen nicht abgestimmt. Hierzu liegt kein Beschluss des Stadtrates vor.	Wird angepasst.
Stadt Püttlingen	Kap. 3.2.3/5.1: Bitte ändern Sie den Begriff "Markt" (Haltestelle) durch "ZOB".	Wird geändert.
Stadt Püttlingen	Kap. 5.2.2: Die Aussage "[...] Die Eingliederung der Linie 195 in eine Linienbündelung "Stadtliniennetz Völklingen" [...]" widerspricht der geltenden Beschlusslage des Zweckverbandes Personennahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken. Laut Beschluss der Verbandsversammlung vom 19.12.2014 gehört diese Linie bereits zum Linienbündel F. Daher ist die Beschlusslage zwingend zu beachten und dieser Absatz dieser Beschlusslage anzupassen und zu überarbeiten.	Wird angepasst. Perspektivisch ist eine Abstimmung der Weiterentwicklung der Linienbündel mit den Nachbar-Aufgabenträgern anzustreben.
Stadt Püttlingen	Kap. 5.3: Eine Aufspaltung des Linienbündels F wird aufgrund der starken Verzahnung der Umläufe der Linien 190 und 195 von der Stadt Püttlingen abgelehnt. Weiterhin ist hinsichtlich der Neukonzeption der Linie 190 die Beschlusslage des sog. "Bündelungsbeschluss" vom 19.12.2014 zu beachten. Daher ist dieser Absatz der Beschlusslage anzupassen und zu überarbeiten.	Wird angepasst. Perspektivisch ist eine Abstimmung der Weiterentwicklung der Linienbündel mit den Nachbar-Aufgabenträgern anzustreben.

Institution	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar
VCD	Nach Verabschiedung des neuen ÖPNVG (...) wurde das neue ÖPNVG gelobt und herausgestellt, dass der ÖPNV im Saarland einfacher, effektiver und unbürokratischer gestaltet wurde. Diese Aussage hat sich nach wenigen Monaten nicht bestätigt. (...) Statt eines ÖPNV aus einem Guss wird die Struktur noch kleinteiliger, auch in Bezug auf den geplanten Austritt der Stadt Völklingen aus dem Zweckverband Personennahverkehr des Regionalverbandes. Auch für die Zukunft sieht der VCD die Finanzierung eines nachhaltigen und effektiven ÖPNV durch die Aufgabenträgerschaft der Stadtwerke Völklingen mit Sorge, besonders im Rückblick auf die finanzielle Ausblutung der Stadtwerke in den letzten Jahren.	Kenntnisnahme. Hinweis: Aufgabenträger ist die Stadt Völklingen, es sind nicht die Stadtwerke Völklingen.
VCD	Kap. 5.3: Das neue ÖPNVG des Saarlandes stellt den SPNV über den übrigen ÖPNV und besagt, dass Parallelverkehre zu vermeiden sind. Der Parallelverkehr der Linie 110 zum Schienenpersonennahverkehr soll dahingehend zugunsten einer geänderten Linienführung vermieden werden. Hierzu schlägt der VCD eine gegenläufige Ringbuslinie vor.	Kenntnisnahme.
VCD	Kap. 5: Der VCD stellt erstaunt fest, dass die historisch gewachsenen Linien 190 und 195 verschiedenen Aufgabenträgern zugeordnet werden sollen. Auf den ersten Blick erschließt sich daraus für den VCD kein Sinn.	Kenntnisnahme.
VCD	Kap. 5: Die Erhaltung der ÖPNV-Bedienung des Köllertals unter Berücksichtigung keiner weiteren Ausdünnung der Verkehrsleistungen sollte angestrebt werden.	Eine Ausdünnung ist seitens Stadt Völklingen nicht vorgesehen
VCD	Kap. 5: Der ökologische Verkehrsclub VCD hält eine Direktverbindung aus Großrosseln nach Völklingen (ohne Umstieg in Geislautern Rotweg) für sinnvoll. (...)	Für die Stadt Völklingen hat sich die Lösung der Haltestelle Rotweg als optimiertem Anschlusspunkt als verkehrlich und wirtschaftlich gute Lösung herausgestellt.
VCD	Kap. 5: Der VCD weist darauf hin, dass die historisch gewachsene Direktverbindung aus Überherrn nach Völklingen nicht mehr besteht. Die z. Zt. verkehrende Linie R13 besitzt dabei keine Haltestellen im Stadtgebiet Völklingen. Daher erachtet der VCD die Mitnahme der Bewohner entlang eines veränderten Fahrweges im Stadtgebiet Völklingen (Wehrden, Fürstenhausen, Fenne) für sinnvoll.	Kenntnisnahme. Die Linie R13 liegt in der Verantwortung des ZPS als Aufgabenträger für die RegioBus-Linien.

Institution	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar
VCD	Wie bei vielen Gutachten zu (...) Nahverkehrsplänen ist der demographische Wandel Gegenstand der Untersuchungen. Leider haben viele ÖPNV Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in den letzten Jahrzehnten ihr Augenmerk primär auf den Schülerverkehr gerichtet, danach kamen die Berufspendler. Leider hat man Freizeit-, Tourismus und Einkaufsverkehre über Jahre vernachlässigt. Im Gegensatz zum Bundestrend sind die Fahrgastzahlen beim Busverkehr im Saarland dramatisch gesunken. Innerhalb von 7 Jahren gingen die Zahlen um runde 7 Millionen Fahrgäste zurück. Dies kann nicht am demographischen Wandel und sinkenden Schülerzahlen liegen. Dies liegt eindeutig an den Versäumnissen der saarländischen Verkehrspolitik, sowie an Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Zweckverbänden. Buslinien enden an Kreis- und Landesgrenzen, die Tarifstruktur ist unübersichtlich und eindeutig zu teuer gegenüber den meisten anderen deutschen Verkehrsverbünden. Viele Kunden können und müssen neu hinzu gewonnen werden, das geschieht aber nur wenn über die oben genannten Punkte hinaus die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen aktiv neue Kunden für den ÖPNV gewinnen.	Kenntnisnahme.
VCD	Kap. 5: Der VCD fordert eine bessere Anbindung von Gewerbe- und Industriegebieten, z. B. der Globus Baumarkt in Fürstenhausen und die Anbindung der Torhäuser der Saarstahl. Weiterhin merkt der VCD an, dass Völklingen über das letzte verbliebene Freibad im Köllertal mit Ausnahme des Freibads in Riegelsberg verfügt. Der VCD fordert daher die aktive Bewerbung von Freizeitverkehren über die Stadtgrenzen Völklingens hinaus.	Kenntnisnahme.
VCD	Kap. 5: Leider sind im Saarland die Sonntagsverkehre stark ausgedünnt, sogar in touristischen Regionen. Nur ein gutes Angebot an Sonn- und Feiertagen im Quell- als auch im Zielgebiet führt zur vermehrten Nutzung des ÖPNV und das Auto kann stehen bleiben. Dazu müssen alle Völklinger Stadtteile an Sonn- und Feiertagen vom ÖPNV bedient werden und dies vor 12.30 Uhr und nach 20.00 Uhr. Ein Sonntagsausflug im Saarland mit dem ÖPNV muss endlich möglich werden.	Kenntnisnahme. Aufgrund der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ist ein erweiterter Sonn- und Feiertagsverkehr derzeit nicht darstellbar.
VCD	Kap. 5: Ausgewählte Haltestellen in der Kernstadt und in den Stadtteilen müssen sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder haben. Zentrale Haltestellen und wichtige Umsteigehaltestellen müssen Sitzmöglichkeiten, einen Wetterschutz und eine aktive (Echtzeit) dynamische Fahrgastanzeige besitzen.	Siehe Kap. 3.4.1, Festlegung 12.

Institution	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar
VCD	Kap. 5: Der Verkauf von elektronischen Tickets muss dringend aufgebaut werden.	Ein E-Ticket wird angeboten. Die Einführung eines Handytickets ist im Jahr 2018 vorgesehen.
VCD	Kap. 5: In Bezug auf die Berufspendler aus Frankreich müssen auch die Stadtwerke Völklingen über die Verbesserung von grenzüberschreitenden Verkehren nachdenken. Daher müssen die Pendler schon in Frankreich auf den ÖPNV geleitet werden.	Kenntnisnahme.
VCD	Kap. 5: Zurzeit werden die VEP des Saarlandes aber auch der Stadt Völklingen gestaltet. In Bezug auf den Personennahverkehr der Zukunft nimmt der VCD Saarland das neue ÖPNVG beim Wort, das den SPNV als Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs bezeichnet. Dies bedeutet auch für die Stadt Völklingen die Chance zu nutzen, den Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs zu unterstützen. Dies hat zur Folge, dass sich einige Buslinien den neuen Gegebenheiten anpassen müssen. Eine Reaktivierung der Roseltalbahn und der Bisttalbahn bietet sich an, auch mit Blick auf den grenzüberschreitenden Verkehr nach Frankreich. Interessante Gutachten und Studien, wie die TramTrain Studie des Eurodistrikt Saar-Moselle oder das MOSOLF Gutachten, belegen die Wirtschaftlichkeit und den ökologischen Vorteil der Bahnstreckenreaktivierungen.	Kenntnisnahme. Verweis auf Zuständigkeiten bzgl. SPNV (Land) und R-Linien (ZPS).
VCD	(..) Die Verkehrspolitik im Land und in den Kreisen und Kommunen müssen dazu an eine Vision denken (können und dürfen), die eine nachhaltige Mobilität der Zukunft umsetzt und den MIV reduziert. Dazu müssen Anreize geschaffen werden, dass auch der Fuß- und Radverkehr in der Verknüpfung mit ÖPNV und SPNV attraktiv gestaltet wird und dass wir eine zukunftsorientierte Mobilitätswende erreichen. Aus diesem Grund müssen auch die Landesentwicklungsplanung und die Verkehrsentwicklungsplanung stärker miteinander verknüpft werden.	Kenntnisnahme.
VGS	Gemäß § 11, Abs. 5 des Gesetzes Nr. 1908 über den ÖPNVG vom 30. November 2016 haben sich benachbarte Aufgabenträger bei der Erstellung ihrer Nahverkehrspläne abzustimmen. (...) Eine solche Abstimmung zwischen den zuständigen Aufgabenträgern (Mittelstadt Völklingen und Zweckverband Personennahverkehr Saarland bzw. den ZPRS) ist bisher nicht erfolgt und kann nicht durch eine Anhörung ersetzt werden. (...)	Kenntnisnahme. Eine Abstimmung der benachbarten Aufgabenträger ist formal und tatsächlich erforderlich und soll zeitnah initiiert werden zum Auftakt eines kontinuierlichen Dialogs.
VGS	Kap. 5: Mögliche Wechselwirkungen der Linie R13 mit den von der VVB betriebenen Linien sind zu berücksichtigen und zu entwickeln.	Kenntnisnahme.

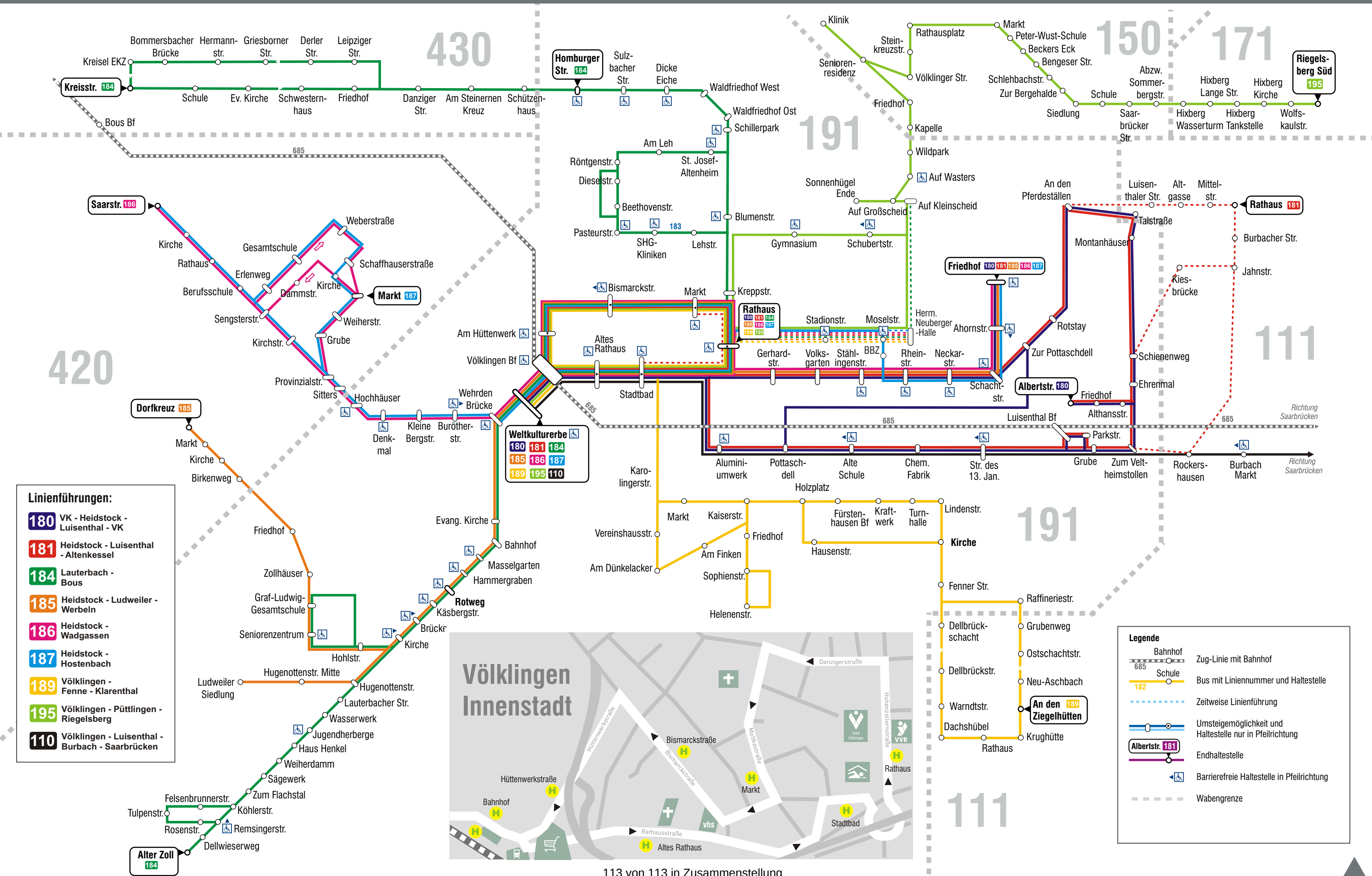
Institution	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar
VGS	Bitte aktualisieren Sie folgende Aussagen aufgrund des veralteten Erstellungsdatums: 1. Kap. 1.1.2: VGS mbH ist nicht mehr die Genehmigungsbehörde im Saarland; 2. Kap. 1.2.4/1.5.1/3.1.1/3.1.2: die Vorgaben des neuen ÖPNVG des Saarlandes (in Kraft seit 01.01.2017) sind nicht durchgängig angepasst worden; 3. Kap. 2.1: Verwendung veralteter Einwohnerzahlen, Pendlerdaten und Fahrgastzahlen der VVB GmbH.	Wird angepasst. Die Analysedaten entsprechen dem aktuellen Stand zum Zeitpunkt der Bearbeitung.
VGS	Kap. 2.2.4: Bitte aktualisieren Sie Abbildungen 4 und 5 aufgrund des veralteten Erstellungsdatums.	Wird aktualisiert bzw. um den saarVV-Kurzstreckentarif ergänzt.
VGS	Kap. 1.1.1/1.3.1/3.1.2/6.3: Ohne den für die Stadt Püttlingen zuständigen Aufgabenträger ZPRS können Abstimmungen zwischen der Mittelstadt Völklingen und der Stadt Püttlingen (Bildung einer Gruppe von Behörden im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) nicht erfolgen.	Wird geändert.
VGS	Kap. 2: Es werden keinerlei Aussagen zum Tourismus getroffen. Dabei verfügt Völklingen z. B. mit der ehemaligen Hütte über das einzige Weltkulturerbe im Saarland.	Wird ergänzt.
VGS	Kap. 1.5: Die Linie 885 Grundschule Bergstraße-Stadtbad fehlt in der Auflistung der Linien. Hierfür besteht eine Genehmigung nach § 42 PBefG und somit Betriebspflicht.	Wird ergänzt.
VGS	Kap. 2.1.2: Bitte ergänzen Sie den Stadtteil "Lauterbach".	Wird ergänzt.
VGS	Kap. 2: Die grundsätzliche Überarbeitung und Darstellung der Karten 2 und 3 in einem geeigneten Maßstab (eventuell auch eine Teilung der Karten) wird empfohlen.	Die Empfehlung wird für den VEP bzw. die Fortschreibung NVP aufgegriffen.
VGS	Kap. 2: Fehlerhafter Linienweg Linie R13 in Karte 3.	Wird korrigiert.
VGS	Kap. 2.1.6: Bitte überarbeiten Sie die Fußnote der Tabelle 8.	Wird korrigiert.
VGS	Kap. 2.1.7: Die Pendlerverflechtungen werden nur grob skizziert. Hieraus sind keine Rückschlüsse auf die Beförderungsbedürfnisse im Öffentlichen Verkehr möglich.	Derzeit ist für die Pendlerverflechtungen unterhalb der Ebene des Regionalverbandes keine aktuelle Darstellung verfügbar.
VGS	Kap. 2: Es gibt keine planerische Betrachtung des Schülerverkehrs, da Schulstandorte und die damit verbundenen Schülerbewegungen nicht untersucht werden.	Wird ergänzt.

Institution	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar
VGS	Kap. 2.2.4: Ein Fahrplanbuch der VVB GmbH ist seit längerem nicht erschienen.	Es werden Linienfahrpläne zum Download sowie gedruckt zur Mitnahme im Kundenzentrum herausgegeben.
VGS	Kap. 5: Zum Verflechtungsgebiet der Mittelstadt Völklingen zählt laut LEP Siedlung des Saarlandes auch das Bisttal. Die als relevantes Ziel genannte Erreichbarkeit aus einer Entfernung von 10km (betrifft z. B. die Orte Differten, Friedrichweiler) in 30 Minuten ist abgesehen von wenigen Schülerfahrten nicht gewährleistet. Dies ist in die Mängelanalyse aufzunehmen. Kurzfristige Möglichkeiten zur Verbesserung sind die konsequente Anschlusssicherung zur R13 (z. B. an der Haltestelle Hostenbach Sitters) und/oder die Planung von Übergängen auf die R13 und die KVS (Linien 425, 439) an den Haltestellen Schaffhausen Sengsterstraße und Werbeln Dorfkreuz. Mittelfristig ist eine durchgehende Verbindung erforderlich.	Kenntnisnahme.
VGS	Kap. 3.1.2: Die Mittelstadt Völklingen ist derzeit kein Mitglied im ZPS und in der VGS mbH.	Wird korrigiert.
VGS	Kap. 3.2.3: Bitte aktualisieren Sie die Auflistung der ÖPNV-Verknüpfungspunkte unter Berücksichtigung der Haltestelle Hostenbach Sitters.	Wird ergänzt.
VGS	Kap. 3.4.2: Die VGS empfiehlt weitere Aspekte bezüglich der Fahrzeugstandards: 1. keine sichteinschränkende Beklebung der Fensterscheiben; 2. Installation von Klapprahmen und Dispenser (Info, Marketing).	Kenntnisnahme. Für Info/Marketing steht TFT-Display (statt Plakatrahmen) zur Verfügung. Außenwerbung f. Dritte erfolgt in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen, als Richtwert sind max. 30% der Scheiben für Werbung nutzbar.
VGS	Kap. 3.4.7: Bitte aktualisieren Sie die Aufzählung um die Aufgabenträger Neunkirchen sowie zukünftig die Landeshauptstadt Saarbrücken.	Wird ergänzt.

Institution	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar
VGS	Kap. 5.1: Die in diesem Kapitel dargestellten linienbezogenen Maßnahmen besitzen keinen Bezug zu den Ergebnissen der Mängelanalyse. Es werden vielmehr die Bedienungsstandards des Status Quo beschrieben. Gleiches gilt für den beschriebenen Umfang der beabsichtigten Direktvergabe an die VVB GmbH.	Kenntnisnahme. Aufgrund der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen können die Mängel zum Teil nicht kurzfristig behoben werden; Anforderungen werden im Rahmen der VEP-Bearbeitung weiter thematisiert.
ZPRS	Kap. 5.2.2: In dem unter Punkt 5.2 im NVP der Stadt Völklingen vorgestellten Linienbündelungskonzept, welches unter dem Punkt 5.2.2 „Linienbündelung in der Stadt Völklingen“ konkretisiert wird, wird die Linie 195 dem Linienbündel „Stadtverkehr Völklingen“ zugeordnet. Die Linie 190 wird in Tabelle 25 unter „Weitere ein- und ausbrechende Linien“ aufgeführt. Diese Linien "[...] stehen mit den Linien des Völklinger Stadtliniennetzes in keinem engen verkehrlichen oder betrieblichen Zusammenhang und sind zum Teil bereits den abgestimmten Linienbündeln benachbarter Aufgabenträger zugeordnet, sodass eine Zuordnung zum Linienbündel Stadtverkehr Völklingen nicht erfolgt.“ Der ZPRS ist der Auffassung, dass die Linie 190 und 195 bereits heute sehr eng miteinander verzahnt sind und entsprechende Synergieeffekte bestehen. Dieser Sachverhalt wird durch den bestehenden Linienbündelungsbeschluss des ZPRS im Dezember 2014 über das Linienbündel F verdeutlicht.	Wird angepasst. Perspektivisch ist eine Abstimmung der Weiterentwicklung der Linienbündel mit den Nachbar-Aufgabenträgern anzustreben.
ZPRS	Kap. 5.3: Die Neukonzeption der Linie 190 im Rahmen von Prüfaufträgen zur Weiterentwicklung des ÖPNV muss deshalb unter den Vorgaben/Zielen des bestehenden Linienbündelungsbeschlusses erfolgen.	Wird angepasst. Perspektivisch ist eine Abstimmung der Weiterentwicklung der Linienbündel mit den Nachbar-Aufgabenträgern anzustreben.
ZPRS	Kap. 1.1.1/5.2.2: Der ZPRS in seiner Funktion als Aufgabenträger besitzt keine Kenntnisse über die Bildung einer Gruppe von Behörden im Sinne der (EG) Nr. 1370/2007 zwischen der Mittelstadt Völklingen und der Stadt Püttlingen.	Wird geändert.

Anhang 2: Schematischer Liniennetzplan Stadtlinien- netz Völklingen

Stand: 01.01.2017



- Linienführungen:**
- 180** VK - Heidstock - Luisenthal - VK
 - 181** Heidstock - Luisenthal - Altenkessel
 - 184** Lauterbach - Bous
 - 185** Heidstock - Ludweiler - Werbeln
 - 186** Heidstock - Wadgassen
 - 187** Heidstock - Hostenbach
 - 189** Völklingen - Fenne - Klarenthal
 - 195** Völklingen - Püttlingen - Riegelsberg
 - 110** Völklingen - Luisenthal - Burbach - Saarbrücken

Legende

- Bahnhof Zug-Linie mit Bahnhof
- Bus mit Liniennummer und Haltestelle
- Zeitweise Linienführung
- Umsteigemöglichkeit und Haltestelle nur in Pfeilrichtung
- Endhaltestelle
- Barrierefreie Haltestelle in Pfeilrichtung
- Wabengrenze