

Landkreis Saarlouis

4. Nahverkehrsplan für den Landkreis Saarlouis

- Fortschreibung -

Stand: 18.12.2018

Inhaltsübersicht

1	Grundlagen und Rahmenbedingungen	9
1.1	Notwendigkeit der Fortschreibung des NVP	10
1.2	Zuständigkeiten	10
1.2.1	Aufgabenträger	10
1.2.2	Genehmigungsbehörde.....	11
1.2.3	Verkehrsunternehmen	11
2	Aufgaben und Zielstellungen	11
2.1	Übergeordnete Planungsinstrumente	11
2.1.1	Landesentwicklungsplan (LEP)	11
2.1.2	Verkehrsentwicklungsplan für den ÖPNV (VEP ÖPNV) .	11
2.1.3	Klimaschutzkonzept.....	12
2.2	Verkehrsunternehmen im Landkreis Saarlouis.....	13
2.3	Anmerkungen zum methodischen Vorgehen	14
2.4	Abgrenzung des Nahverkehrsraums.....	14
2.4.1	Räumliche Abgrenzung.....	15
2.4.2	Verkehrliche Abgrenzung	16
2.4.3	Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge	22
3	Rechtliche Rahmenbedingungen	23
3.1	Verordnung VO (EU) 1370/2007.....	23
3.2	Personenbeförderungsgesetz.....	24
3.3	Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland .	24
3.4	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Saarland.....	25
3.5	Saarländisches Behindertengleichstellungsgesetz	25
3.6	Weitere Rechtsgrundlagen im Kontext.....	26
4	Bestandsanalyse	26
4.1	Strukturdaten.....	27
4.1.1	Raumstruktur.....	27
4.1.2	Bevölkerungsdaten und Demografie.....	27
4.1.3	Entwicklungsprognose.....	32
4.1.4	Erwerbsstruktur	37
4.1.5	Pendlerverflechtungen	37
4.1.6	Verkehrliche Gegebenheiten.....	40

4.1.7	Schul- und Ausbildungsstruktur	42
4.2	ÖPNV-Daten.....	45
4.2.1	Angebot im Fernverkehr (nachrichtlich)	45
4.2.2	Angebot im Regionalverkehr	46
4.2.3	Umfang des Angebots im straßengebundenen ÖPNV ..	50
4.2.4	Tarif, Vertrieb und Kommunikation	59
4.2.5	Weitere Angebote zur Personenbeförderung.....	62
5	Anforderungsprofil	66
5.1	Verkehrspolitische Ziele.....	66
5.2	Ziele aus übergeordneten Planungen und weitere Anregungen...	67
5.3	Grundsätzliche Festlegungen.....	69
5.3.1	Barrierefreiheit im ÖPNV.....	71
5.3.2	Rolle des ÖPNV als Mobilitätsträger	76
5.3.3	Wahrnehmung der Aufgabenträgerfunktion	76
5.3.4	ÖPNV im Landkreis Saarlouis.....	76
5.4	Netzstruktur.....	77
5.4.1	Hierarchische Netzgliederung	77
5.4.2	Verknüpfungspunkte und Schnittstellen.....	78
5.4.3	Parkplatzangebot und Park+Ride	79
5.5	Erschließung und Verkehrsbedienung.....	80
5.5.1	Erschließungsstandards.....	80
5.5.2	Bedienungsstandards	80
5.6	Qualitätsstandards.....	81
5.6.1	Haltestellen.....	82
5.6.2	Fahrzeuge	82
5.6.3	Betrieb	84
5.6.4	Personal.....	85
5.6.5	Umwelt	86
5.6.6	Information, Kommunikation und Vertrieb	86
5.6.7	Verbundkooperation	88
5.6.8	Anwendung des saarVV-Tarifs.....	88
6	Mängelanalyse	88
6.1	Erschließungsqualität.....	89
6.2	Bedienungsqualität	96

6.3	Verbindungsqualität	100
6.4	Sonstige Mängel und Schwachstellen.....	103
7	Maßnahmenkonzept.....	105
7.1	Allgemeine Maßnahmen.....	105
7.2	Linienbezogene Maßnahmen	106
7.2.1	Teilnetze 1 und 2	106
7.2.2	Sonstige ÖSPV-Linien im Kreisgebiet.....	106
7.3	Maßnahmen aus der Mängelanalyse	114
7.3.1	Erschließungsanalyse.....	114
7.3.2	Bedienungsanalyse	114
7.3.3	Verbindungsanalyse	115
7.4	Zusammenfassung	115
7.5	Linienbündelungskonzept.....	115
7.6	Weiterentwicklung des ÖPNV.....	117
7.6.1	Beteiligung.....	117
7.6.2	Prüfaufträge	118
7.7	Alternative Antriebstechnologien im ÖPNV	119
8	Finanzierung und Umsetzung	120
8.1	Finanzierungsrahmen	120
8.2	Sicherung der ÖPNV-Finanzierung im Landkreis Saarlouis.....	121
9	Anhang.....	123
	Anhang A - Stellungnahmen im Rahmen der Anhörung, 4. NVP 2018 ..	123
	Anhang B - Rückläufe barrierefreier HST-Ausbau	132
	Anhang C - Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung und Anhörung, 3. NVP 2017	157

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Energie- und Klimaschutzkonzept.....	13
Abbildung 2: Mittleres Alter 2012 bis 2030	36
Abbildung 3: Änderung der Altersstruktur von 2012 auf 2030 (in %).....	36
Abbildung 4: Kfz-Bestand 1980 bis 2016.....	41
Abbildung 5: Netz RegioBus-Linien	47
Abbildung 6: Wabenplan.....	61
Abbildung 7: Achsen-Schema des ÖPNV-Netzes 2018.....	101

Kartenverzeichnis

Karte 1: Landkreis Saarlouis	15
Karte 2: Angebot Teilnetz 1.....	16
Karte 3: Angebot Teilnetz 2.....	17
Karte 4: Bevölkerungsverteilung im Landkreis Saarlouis	30
Karte 5: Bevölkerungsentwicklung im Saarland 2015 bis 2030.....	35
Karte 6: Berufspendlerbeziehungen im Landkreis Saarlouis.....	39
Karte 7: Berufspendlerbeziehungen über den Landkreis Saarlouis hinaus.....	40
Karte 8: Anzahl der SchülerInnen Schuljahr 2017/2018	44
Karte 9: Angebot Regionalverkehr	49
Karte 10: Weitere Angebote zur Personenbeförderung.....	65
Karte 11: Erschließungsqualität im Landkreis Saarlouis.....	90
Karte 12: Einzugsbereich 300m	91
Karte 13: Einzugsbereich 600m	92
Karte 14: Ausschnitt Erschließungsmängel (1/3)	94
Karte 15: Ausschnitt Erschließungsmängel (2/3)	95
Karte 16: Ausschnitt Erschließungsmängel (3/3)	96

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Linienübersicht Landkreis Saarlouis.....	18
Tabelle 2: Einwohnerverteilung des Landkreis Saarlouis	28
Tabelle 3: Vergleich der Einwohnerentwicklung von 2016 zu 2017	29
Tabelle 4: Demographie-Spiegel, Stand 2016	31
Tabelle 5: Demographie-Spiegel, Stand 2017	32
Tabelle 6: Bevölkerungsprognose Saarland	33
Tabelle 7: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung von 2012 bis 2030	33
Tabelle 8: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte.....	37
Tabelle 9: Pendleranteile in den Gemeinden zum 30.06.2017	37
Tabelle 10: Kfz-Bestand am 1. Januar 2016 nach Gemeinden	41
Tabelle 11: Anzahl der SchülerInnen im Schuljahr 2018/19	45
Tabelle 12: Angebot im Regionalverkehr	46
Tabelle 13: Leistungsangebot Teilnetz 1 (Bestand).....	51
Tabelle 14: Leistungsangebot Teilnetz 2 (Bestand).....	55
Tabelle 15: Sonstiges Leistungsangebot (ein-/ausbrechende Linien) (Bestand).....	57
Tabelle 16: Übersicht weiterer Angebote zur Personenbeförderung	63
Tabelle 17: Grundsätzliche Festlegungen für den ÖPNV (Auswahl).....	69
Tabelle 18: Haltestellen je Kategorie mit Ausstattungsstandards	74
Tabelle 19: Barrierefreier Ausbau von Haltepositionen	75
Tabelle 20: Funktionale Netzgliederung im ÖSPV	78
Tabelle 21: ÖPNV-Verknüpfungspunkte	79
Tabelle 22: Erschließungsstandards nach VDV-Empfehlung	80
Tabelle 23: Betriebszeitfenster nach Verkehrszeiten	81
Tabelle 24: Regelangebot nach Verkehrsachsen und Verkehrszeiten	81
Tabelle 25: Anforderungen und Standards Haltestellen	82
Tabelle 26: Anforderungen und Standards Fahrzeuge.....	83
Tabelle 27: Bedienungsqualität der einzelnen Achsen-Abschnitte.....	99
Tabelle 28: Qualitätsstufenklassifizierung Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV.....	100
Tabelle 29: Reisezeitenvergleich der einzelnen Achsenabschnitte.....	102
Tabelle 30: Leistungsangebot Teilnetz 1 ab 01.01.19	107
Tabelle 31: Leistungsangebot Teilnetz 2 ab 01.01.19	109

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Aktiengesellschaft
AT	Aufgabenträger
BGBL	Bundesgesetzblatt
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr
bzw.	beziehungsweise
DB AG	Deutsche Bahn AG
DIN	Deutsches Institut für Normung
EBO	Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung
EG	Europäische Gemeinschaft
e. V.	Eingetragener Verein
EW	Einwohner
EU	Europäische Union
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HST	Haltestelle
HVZ	Hauptverkehrszeit
i. d. R.	in der Regel
i. V. m.	in Verbindung mit
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
öDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz Nr. 1908 über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RegG	Regionalisierungsgesetz
saarVV	Saarländischer Verkehrsverbund
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
TZS	Tourismus Zentrale Saarland GmbH
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VO	Verordnung
VU	Verkehrsunternehmen
ZPS	Zweckverband Personennahverkehr Saarland

Kontakt

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.de

1 Grundlagen und Rahmenbedingungen

Am 01. Januar 1996 trat die Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Kraft, mit der der Bund die Verantwortung für den schienengebundenen Nahverkehr (SPNV) an die Länder abgab. Gleichzeitig mussten die Länder ÖPNV-Gesetze erlassen, in denen der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) landesweit geregelt wird.

Der NVP ist das zentrale Planungs- und Ordnungsinstrument für den ÖPNV vor Ort. Hiermit werden die Anforderungen an die Ausgestaltung des öffentlichen straßengebundenen Personenverkehrs (ÖSPV) im Landkreis Saarlouis für die kommenden Jahre definiert.

Der NVP konzentriert sich auf die Herleitung und Festlegung sowohl des Umfangs als auch der Qualität des ÖSPV-Angebots. Hierzu gehört beispielsweise die Darstellung der unmittelbaren Schnittstellen zwischen dem ÖSPV und anderen Verkehrsmitteln.

Ein beschlossener und tragfähiger NVP ist darüber hinaus im Rahmen von Genehmigungsverfahren nach § 13 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zu berücksichtigen.

Am 8. Oktober 1998 verabschiedete der Kreistag des Landkreises Saarlouis den ersten NVP. Zuletzt wurde der NVP 2012 zum dritten Mal fortgeschrieben. Hiermit erfolgt die vierte Fortschreibung.

Zuvor wurde der 3. NVP des Landkreises Saarlouis von 2012 zum Ende des Jahres 2017 u. a. aus den nachstehenden Gründen in einer novellierten Fassung aktualisiert und um folgende Aspekte ergänzt:

- Erweiterung der Qualitätskriterien für den ÖPNV mit Linienbussen.
- Angleichung der Angebots- und Verkehrsqualität im vorhandenen Verkehrsnetz des Landkreises Saarlouis.

Als wesentliche Gründe für die Fortschreibung des NVP für den Landkreis Saarlouis sind zu nennen:

- Der 3. NVP war für die Regellaufzeit von 5 Jahren konzipiert. Diese ist mittlerweile abgelaufen.
- Umsetzung und Anpassung an die Vorgaben der VO (EU) 1370/2007, nicht zuletzt unter Berücksichtigung der am 24.12.2017 in Kraft getretenen 1. Novellierung der VO (EU) 1370/2007 gem. VO (EU) 2016/2238.
- Während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags behält sich der Landkreis Saarlouis vor, die Verkehrsleistungen über die Nahverkehrsplanung anzupassen, um z. B. auf veränderte Verkehrsbedürfnisse, gesetzliche oder finanzielle Rahmenbedingungen reagieren zu können. Solche Änderungen können sich insbesondere sowohl auf den Bestand und den Verlauf der Linien, das Fahrplan- und Tarifangebot sowie Qualitätsanforderungen erstrecken.

- Einflechtung und Dokumentation konzeptioneller Vorstellungen des Landkreises Saarlouis hinsichtlich der Entwicklung des ÖSPV im Kreisgebiet.
- Aktualisierung u. a. der Untersuchungen zur räumlichen Erschließung, Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit.

1.1 **Notwendigkeit der Fortschreibung des NVP**

Aufgrund der gesetzlichen Verpflichtung zur Prüfung des NVP nach spätestens fünf Jahren gemäß § 11 Abs. 7 ÖPNVG erfolgte die Prüfung des 3. NVP und das Erfordernis zur Fortschreibung wurde festgestellt. Die Weiterentwicklung des 3. NVP wurde in den zuvor benannten Schritten durchgeführt:

- Novellierung des 3. NVP im Jahr 2017 und
- (die vorliegende) Fortschreibung zum 4. NVP im Jahr 2018.

1.2 **Zuständigkeiten**

Die Zuständigkeiten bei der Aufstellung, dem Beschluss, der Anwendung sowie der Umsetzung und Beachtung des NVP mit seinen Vorgaben liegen bei dem örtlichen Aufgabenträger für den ÖPNV, bei der Genehmigungsbehörde für die Linienverkehre sowie bei den konzessionierten und/oder beauftragten Verkehrsunternehmen.

1.2.1 **Aufgabenträger**

Der Aufgabenträger (AT), im europäischen Kontext gemäß der EU-Verordnung 1370/2007 auch als „zuständige Behörde“ bezeichnet, vertritt maßgeblich und federführend das öffentliche Interesse bei 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 kann öffentliche Dienstleistungsaufträge (öDA) an Verkehrsunternehmen zur Erbringung der Verkehrsleistungen, z. B. im Rahmen eines europaweiten Ausschreibungswettbewerbs oder per Direktvergabe an einen internen Betreiber, vergeben.

Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs im Saarland ist Aufgabe des Landes. Zuständige Behörde ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (§ 5 Abs. 1 ÖPNVG). Zuständiger Aufgabenträger für die RegioBus- und regionalen Nachtbuslinien ist der Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS). Zuständige Aufgabenträger für Planung, Organisation und Ausgestaltung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs (§ 5 Abs. 2 ÖPNVG) sind die Landkreise, so auch der Landkreis Saarlouis, und der Regionalverband Saarbrücken. In Verbindung mit § 5 Abs. 3 ÖPNVG wurde die Aufgabenträgerschaft des Regionalverbandes auf den Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken (ZPRS) sowie auf die Städte Saarbrücken und Völklingen für deren jeweilige Stadtverkehre übertragen. Neben diesen beiden Städten wurde auch die Stadt Neunkirchen nach dem ÖPNVG zum 01.01.2017 Aufgabenträger.

Nach § 11 ÖPNVG haben die Aufgabenträger für ihr Gebiet einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen.

1.2.2 Genehmigungsbehörde

Die Genehmigungsbehörde ist eine Einrichtung des Landes, welche Genehmigungen („Konzessionen“) für den Betrieb von Linienverkehren zur Personenbeförderung erteilt bzw. versagt, indem sie über Genehmigungsanträge von Verkehrsunternehmen bzw. den „besten Antrag“ gemäß § 13 Abs. 2b PBefG im Rahmen eines Genehmigungswettbewerbs entscheidet.

Die zuständige Genehmigungsbehörde für den Landkreis Saarlouis ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr.¹

1.2.3 Verkehrsunternehmen

Den Verkehrsunternehmen (VU) obliegt die betriebliche Organisation und Durchführung der Verkehrsleistungen. Verkehrsunternehmen werden auf privatwirtschaftlicher Basis oder als kommunaler Eigenbetrieb geführt. Die Verkehrsleistungen werden auf den genehmigten Linienverkehren als eigenwirtschaftliche oder gemeinwirtschaftliche Verkehre erbracht.

2 Aufgaben und Zielstellungen

2.1 Übergeordnete Planungsinstrumente

Auf die Gestaltung des ÖPNV haben übergeordnete Planungsvorgaben (z. B. der der Raumordnungsplan oder der Verkehrsentwicklungsplan des Saarlandes) Einfluss. Die für die Gestaltung des ÖPNV maßgeblichen Planungsinstrumente sind im Folgenden dargelegt.

2.1.1 Landesentwicklungsplan (LEP)

Der landesweite Raumordnungsplan trägt im Saarland die Bezeichnung „Landesentwicklungsplan“ und gliedert sich in die beiden Teilabschnitte „Siedlung“ und „Umwelt“. Die übergeordneten Ziele, die maßgeblich den ÖPNV tangieren, sind dem Teilabschnitt „Siedlung“ zu entnehmen. Von zentraler Bedeutung für den ÖPNV sind hierbei die raumordnerischen Siedlungsachsen sowie die definierten zentralen Orte bzw. Verflechtungsbereiche.²

2.1.2 Verkehrsentwicklungsplan für den ÖPNV (VEP ÖPNV)

Der letzte durch den Landtag des Saarlandes verabschiedete offizielle Verkehrsentwicklungsplan stammt aus dem Jahr 1998. Eines der wichtigsten im damaligen VEP verankerten Vorhaben, die Bildung eines Verkehrsverbundes, ist mit der Gründung des Saarländischen Verkehrsverbundes (saarVV) im Jahr 2005 re-

¹ https://www.saarland.de/organisation_wirtschaftsministerium.htm

² https://www.saarland.de/dokumente/thema_bauen_und_wohnen/LEP_Siedlung_2006.pdf

alisiert worden. Die Schieneninfrastruktur (v. a. Saarbahn), wie im VEP 1998 festgelegt, ist ausgebaut und in Betrieb genommen. Die Taktstruktur wurde in den vergangenen Jahren weiterentwickelt, verbessert und das Regionalbusnetz erheblich ausgebaut.

Derzeit befindet sich der VEP Saarland in der Neuaufstellung und wird voraussichtlich im Sommer 2019 verabschiedet.³

2.1.3 Klimaschutzkonzept

Das Saarland hat seine Verantwortung für den Klimaschutz erkannt und erste Maßnahmen in die Wege geleitet, um einen nachhaltigen Beitrag für den Klimaschutz zu leisten. Ziel ist es, nicht nur den Ausstoß von Treibhausgasen wie Kohlendioxid zu reduzieren, sondern auch einen sparsamen und effizienten Einsatz von fossilen Energien sowie eine zunehmende Nutzung erneuerbarer Energien voranzutreiben. In diesem Zusammenhang wird der Klimaschutz als Querschnittsaufgabe angesehen, die die Vernetzung von den unterschiedlichsten Bereichen zur Folge hat und sogar Zuständigkeitsgrenzen sowohl verschiebt als auch neu definiert.

Einen ersten Beitrag wurde durch das Saarländische Klimaschutzkonzept⁴ geleistet, welches von 2008 bis 2013 gültig war. Dies beinhaltete insgesamt 48 Maßnahmen für den Klimaschutz und die Klimapolitik. Im Vordergrund stand das Leitthema „Das Klima schützen - die Klimafolgen bewältigen“. Neben Themen wie Energiewirtschaft, Industrie oder Handwerk nahm der „Verkehr“ einen zentralen Themenschwerpunkt ein. Das damit verbundene Maßnahmenpaket beschäftigt sich mit dem Ausbau und Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs („Allianz im ÖPNV“) und umfasste beispielsweise die folgenden Handlungspakete:

- Barrierefreiheit,
- grenzüberschreitende Fahrplanauskunft,
- weiterer Ausbau der Saarbahn oder allgemeine Verbesserungen im Bereich Schiene.

In diesem Zusammenhang hat auch der Landkreis Saarlouis in Zusammenarbeit mit dem Wirtschaftsförderungsverband Untere Saar e. V. das Institut für angewandte Stoffstrommanagement im Jahr 2013 beauftragt, ein Klimaschutzkonzept zu erarbeiten. Dabei arbeitet der Landkreis Saarlouis eng mit seinen Kommunen unter dem Leitthema „Wirtschaftsförderung, Klimaschutz und regionale Wertschöpfung“ zusammen. Vor dem Hintergrund der steigenden Verwendung fossiler Rohstoffe hat sich der gesamte Landkreis Saarlouis das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020⁵ mindestens 40 % der CO₂-Emissionen zu reduzieren. Das ent-

³ <https://www.vep.saarland/arbeitsstand/>

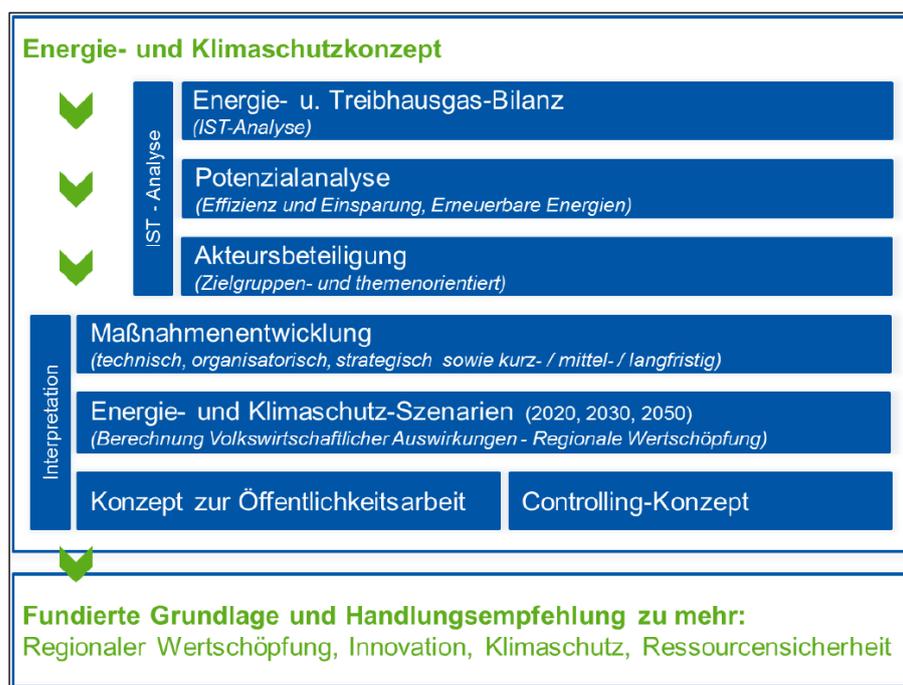
⁴ http://research3.fit.edu/sealevelriselibrary/documents/doc_mgr/420/Saarland_Ministry_of_Environment_2008_Saarland_Climate_Action_Plan.pdf

⁵ im Vergleich zum Jahr 1990.

sprechende Klimaschutzkonzept aus dem Jahr 2013 wird kontinuierlich in Klimaschutzberichten fortgeschrieben. Die letzte Fortschreibung erfolgte im Jahr 2017.

Aus dieser Bemühung heraus hat sich ein Energie- und Klimaschutzkonzept, wie es in Abbildung 1 dargestellt ist, für den Landkreis Saarlouis herausgebildet:

Abbildung 1: Energie- und Klimaschutzkonzept



2.2

Verkehrsunternehmen im Landkreis Saarlouis

Der ÖPNV im Landkreis Saarlouis wird mittels Bus- und Bahnlinien durchgeführt, wobei die Bahnlinien nicht alle Kommunen erschließen. Auch die Schülerbeförderung ist in den ÖPNV integriert.

Der Verkehrsbetrieb des Landkreises Saarlouis ist die KVS GmbH. Das Verkehrsunternehmen ist dabei ein Tochterunternehmen des Kreises. Die KVS erbringt ihre Verkehrsleistungen vorrangig im gesamten Kreisgebiet Saarlouis und geringfügig auch mit ein- und ausbrechenden Linien in angrenzenden Kommunen. Darüber hinaus sind im Landkreis Saarlouis weitere Verkehrsunternehmen tätig:

- Aloys Baron GmbH,
- DB Regio AG,
- Lay Reisen - on Tour GmbH,
- Neunkircher Verkehrs GmbH,
- Saar-Mobil GmbH & Co. KG,
- Stadtbus Zweibrücken GmbH,
- Müllenbach Reisen GmbH,
- ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH,

- Saarbahn GmbH,
- N. Kirsch GmbH und
- VVB GmbH.

2.3 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 Grundlagen werden die Anforderungen an den ÖPNV gemäß anerkannter Standards und Regelwerke, wie durch den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) herausgegeben, im Rahmen der Fortschreibung berücksichtigt.

Die statistischen Informationen und Grundlagendaten stammen aus den Datenbeständen des Statistischen Landesamtes Saarland, der Bundesagentur für Arbeit sowie des Landkreises Saarlouis selbst.

Der im Rahmen der Fortschreibung des NVP geforderten Beteiligung Dritter wurde wie folgt entsprochen:

- Auftaktsitzung zur Beteiligung am 03.05.2018. Zu dieser öffentlichen Sitzung waren alle BürgerInnen und die folgenden Institutionen eingeladen: IHK, HWK, Arbeitskammer, alle Behindertenbeauftragte und -beiräte im Landkreis Saarlouis, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste, die Fahrgastverbände ADAC, ADFC und VCD, ZPS, benachbarte Aufgabenträger und die Fahrgastrunde der KVS,
- der Zeitraum der Onlinebeteiligung verlief vom 07.05. bis einschließlich zum 10.06.2018,
- Beteiligungstermin mit den Kommunen. Im Rahmen einer Bürgermeisterdienstbesprechung am 06.06.2018 unter Einräumung der Möglichkeit zur Einreichung von Anregungen bis zum 29.06.2018,
- Beteiligungstermin mit den Verkehrsunternehmen am 04.07.2018 unter Einräumung der Möglichkeit zur Einreichung von Anregungen bis zum 13.07.2018 und
- schriftliches Anhörungsverfahren nach Vorlage der NVP-Entwurfsfassung des NVP in der Zeit vom 29.08.2018 bis 28.09.2018 mit anschließender Dokumentation und Abwägung aller eingegangenen Stellungnahmen.

Sämtliche Ergebnisse und Anregungen zur ÖPNV-Gestaltung aus allen Anhörungs-, Beteiligungs- und Einbindungsverfahren wurden im Laufe des Erstellungsprozesses des NVP gesichtet, bewertet und geprüft.

2.4 Abgrenzung des Nahverkehrsraums

Das Untersuchungsgebiet des NVP lässt sich durch seine räumliche sowie durch die verkehrliche Abgrenzung nach konzessionierten ÖSPV-Linien beschreiben.

2.4.1 Räumliche Abgrenzung

Die räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebiets umfasst den gesamten Landkreis Saarlouis. Dieser gliedert sich in insgesamt 13 Kommunen, welche in der nachfolgenden Karte 1 dargestellt sind.

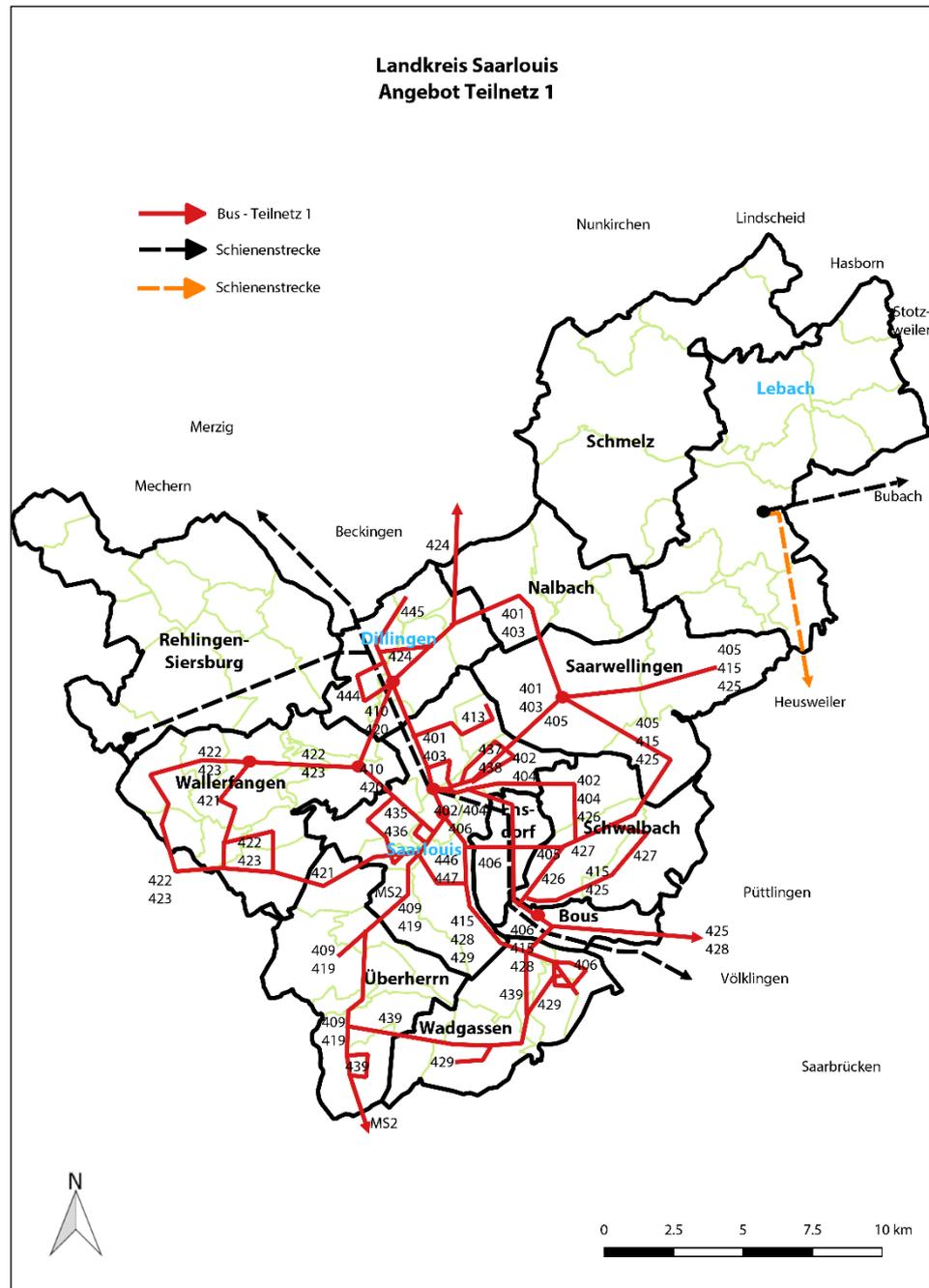
Karte 1: Landkreis Saarlouis



2.4.2 Verkehrliche Abgrenzung

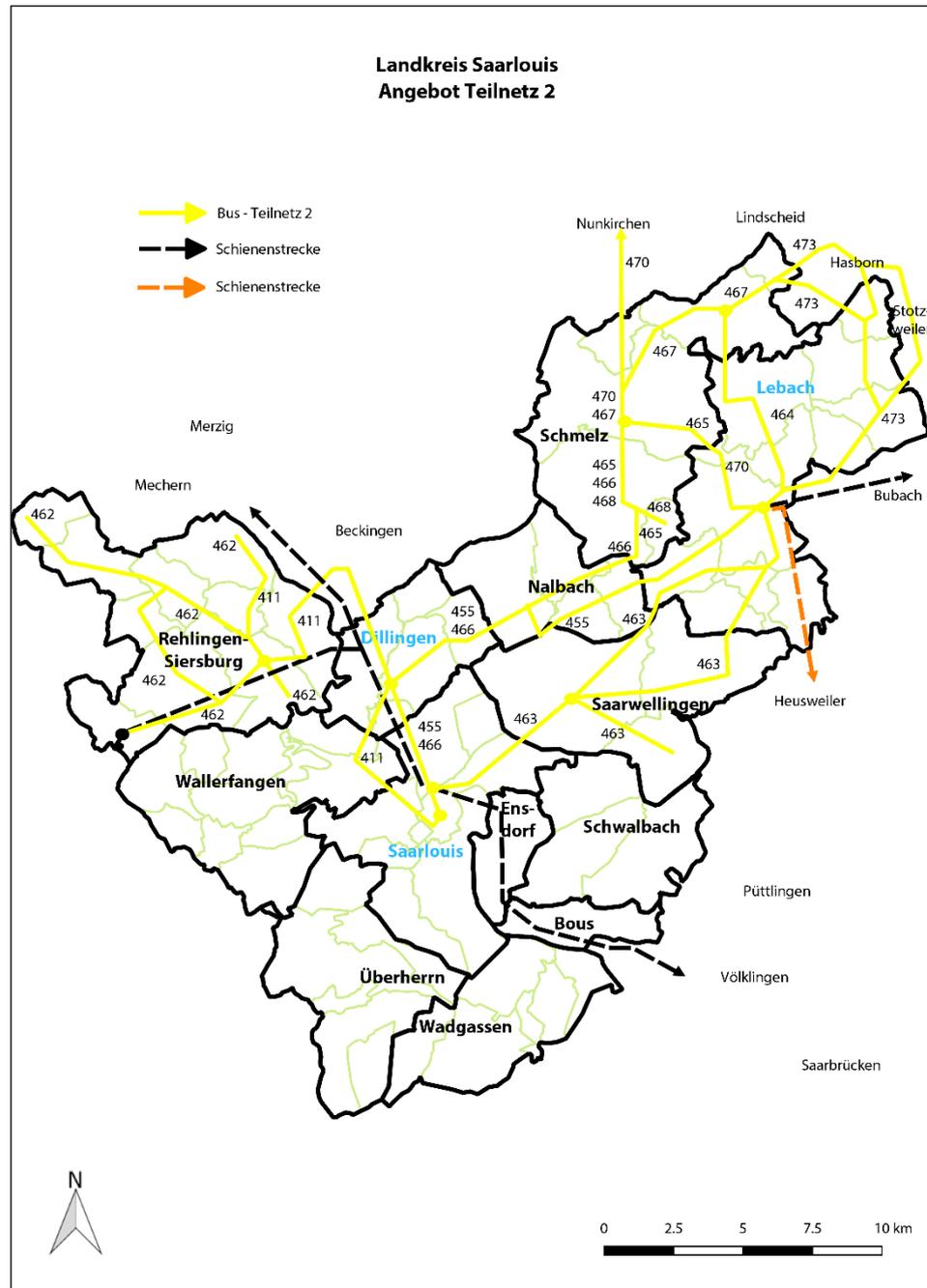
Neben der räumlichen Gliederung des Landkreises Saarlouis wird auch eine verkehrliche Abgrenzung des Nahverkehrsraums vorgenommen. Der Landkreis Saarlouis ist dabei in die Teilnetze 1 und 2 unterteilt (vgl. Karte 2 und Karte 3).

Karte 2: Angebot Teilnetz 1⁶



⁶ vgl. Tabelle 13.

Karte 3: Angebot Teilnetz 2⁷



Eine Auflistung der den Landkreis Saarlouis bedienenden Linien der KVS sowie weiterer Verkehrsunternehmen mit Angabe der derzeitigen Aufgabenträgerzuordnung enthält die nachstehende Tabelle 1:

⁷ vgl. Tabelle 14.

Tabelle 1: Linienübersicht Landkreis Saarlouis

Linie	Verlauf	Derzeitiges VU	Liniengenehmigung bis	federführender AT	Teilnetz
401	Saarlouis - Hbf - Roden - Dillingen - Diefflen - Nalbach - Saarwellingen - Fraulautern - Hbf - Saarlouis	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
402	Saarlouis - Hbf - Fraulautern - Ensdorf - Schwalbach - Hülzweiler - Fraulautern - Hbf - Saarlouis	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
403	Saarlouis - Hbf - Fraulautern - Saarwellingen - Nalbach - Diefflen - Dillingen - Roden - Hbf - Saarlouis	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
404	Saarlouis - Hbf - Fraulautern - Hülzweiler - Schwalbach - Ensdorf - Fraulautern - Hbf - Saarlouis	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
405	Saarlouis - Hbf - Fraulautern / Ensdorf - Schwalbach / Abzw. Schwarzenholz - Saarwellingen - Reisbach	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
406	Saarlouis - Lisdorf - Ensdorf - Bous - Wadgassen - Hostenbach - Schaffhausen und zurück	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
409	Saarlouis - Picard - Neuforweiler - Altforweiler - Berus - Altforweiler - Bisten - Überherrn	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
410	Saarlouis - Beaumarais - Wallerfangen - Dillingen und zurück	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
411	Saarlouis - Beaumarais - Wallerfangen - Dillingen - Beckingen - Rehlingen - Siersburg - Eimersdorf	KVS GmbH	31.12.2018	LK SLS	2
413	Dillingen / Saarlouis - Roden - Fordwerke - Industriepark	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
415	Saarlouis - Ensdorf/Lisdorf - Bous - Elm/Schwalbach - Schwarzenholz - Saarwellingen - Reisbach	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
419	Überherrn - Bisten - Altforweiler - Berus - Altforweiler - Neuforweiler - Picard - Saarlouis	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
420	Saarlouis - Beaumarais - Wallerfangen - Dillingen und zurück	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
421	Gisingen - Kerlingen - Bedersdorf - Ittersdorf - Düren - Felsberg - Picard - Saarlouis und zurück	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
422	Wallerfangen - St. Barbara - Gisingen - Rammelfangen - Leidingen - Schreckling (F) und zurück	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
423	Gisingen - Oberlimberg - Kerlingen - Rammelfangen - Ihn - Leidingen - Düren - Ittersdorf - Bedersdorf und zurück	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
424	Saarlouis - Dillingen - Diefflen - Nalbach - Düppenweiler und zurück	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1

Linie	Verlauf	Derzeitiges VU	Liniengenehmigung bis	federführender AT	Teilnetz
425	Reisbach - Saarwellingen - Schwarzenholz - Schwalbach - Sprengen - Elm - Knausholz - Bous - Völklingen und zurück	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
426	Bous - Griesborn - Schwalbach - Hülzweiler und zurück	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
427	Schwalbach - Griesborn - Knausholz - Elm - Sprengen - Schwalbach	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
428	Völklingen - Bous - Wadgassen - Lisdorf - Saarlouis und zurück	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
429	Friedrichweiler - Differten - Werbeln - Schaffhausen - Wadgassen - Lisdorf - Saarlouis und zurück	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
435	Saarlouis - Beaumarais - Picard - Saarlouis	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
436	Saarlouis - Picard - Beaumarais - Saarlouis	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
437	Saarlouis - Hbf - Roden - Steinrausch - Fraulautern - Hbf - Saarlouis	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
438	Saarlouis - Hbf - Fraulautern - Steinrausch - Roden - Hbf - Saarlouis	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
439	Bisten - Überherrn - Friedrichweiler - Differten - Werbeln - Wadgassen - Schaffhausen - Hostenbach und zurück	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
444	Stadtverkehr Dillingen: Dillingen - Pachten - Dillingen	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
445	Stadtverkehr Dillingen: Dillingen - Pachtener Heide/Dillingen Nord und zurück	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
446	Stadtverkehr Saarlouis: Saarlouis City - Lisdorf - Holzmühle - Vogelsang - Saarlouis City	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
447	Stadtverkehr Saarlouis: Saarlouis City - Vogelsang - Holzmühle - Lisdorf - Saarlouis City	KVS GmbH	31.12.2027	LK SLS	1
455	Lebach - Knorscheid - Körprich - Piesbach / Bilsdorf - Nalbach - Dillingen - Saarlouis und zurück	KVS GmbH	31.12.2018	LK SLS	2
462	Biringen - Oberesch - Fürweiler - Gerlfangen / Niedaltdorf / Mechern - Siersburg / Rehlingen - Dillingen - Saarlouis und zurück	KVS GmbH	31.12.2018	LK SLS	2
463	Lebach - Eidenborn - Falscheid - Hoxberg / Landsweiler - Reisbach / Schwarzenholz - Saarwellingen - Fraulautern - Saarlouis und zurück	KVS GmbH	31.12.2018	LK SLS	2
464	Lebach - Niedersaubach - Rümmelbach - Gresaubach - Limbach - Dorf und zurück	KVS GmbH	31.12.2018	LK SLS	2

Linie	Verlauf	Derzeitiges VU	Linien- genehmigung bis	fe- der- füh- render AT	Teil- netz
465	Primsweiler - Hüttersdorf - Schmelz - Lebach und zurück	KVS GmbH	31.12.2018	LK SLS	2
466	Saarlouis - Roden - Dillingen - Nalbach - Piesbach - Körprich - Primsweiler - Hüttersdorf - Schmelz und zurück	KVS GmbH	31.12.2018	LK SLS	2
467	Dorf - Limbach - Schattertriesch - Michelbach - Außen - Schmelz und zurück	KVS GmbH	31.12.2018	LK SLS	2
468	Primsschnurrer: Schmelz - Hüttersdorf - Primsweiler - Hüttersdorf - Schmelz - Bettingen - Schmelz	KVS GmbH	31.12.2018	LK SLS	2
469	Marktbus Lebach: Dörsdorf - Steinbach - Thalexweiler - Aschbach - Lebach - Gresaubach - Rümmelbach - Niedersaubach - Lebach - Eidenborn - Hoxberg - Falscheid - Landsweiler - Lebach - Aschbach - Thalexweiler - Steinbach - Dörsdorf	KVS GmbH	31.12.2018	LK SLS	2
470	Wadern - Dagstuhl - Noswendel - Bardenbach - Büschfeld - Limbach / Morscholz - Steinberg - Weiskirchen - Thailen - Weierweiler / Nunkirchen - Michelbach - Schmelz - Lebach und zurück	KVS GmbH	31.12.2018	LK SLS	2
473	Tholey / Sotzweiler / Überroth - Thalexweiler - Saarbrücken / Lebach / Eppelborn und zurück	KVS GmbH	31.12.2018	LK SLS	2
MS2	Saarlouis - Picard - Neuforweiler - Altforweiler - Altforweiler - Bisten - Überherrn - Creutzwald (F) und zurück	KVS GmbH / Keolis	31.12.2019	LK SLS	
22 (KF3)	St. Avold - L'Hopital - Carling - CreutzwaldÜberherrn - Bisten und zurück	Keolis	k. A.	CG 57	
155	SaarLuxBus: Saarlouis - Merzig - Nennig - Luxembourg	ORN GmbH	k. A.	Großherzogtum Luxemburg	
184	Lauterbach - Ludweiler - Geislautern - Völklingen - Schulzenfeld - Röchlinghöhe - Bous und zurück	VVB	31.12.2023	Stadt VK	
185	Heidstock - Wehrden - Geislautern - Ludweiler - Werbeln und zurück	VVB	31.12.2023	Stadt VK, LK SLS	
186	Heidstock - Völklingen - Wehrden - Hostenbach - Schaffhausen - Wadgasen und zurück	VVB	31.12.2023	Stadt VK, LK SLS	

Linie	Verlauf	Derzeitiges VU	Liniengenehmigung bis	federführender AT	Teilnetz
187	Heidstock - Völklingen - Wehrden - Hostenbach - Schaffhausen - Wadgassen und zurück	VVB	31.12.2023	Stadt VK, LK SLS	
190	Völklingen - Püttlingen - Heusweiler - Lebach	Lay Reisen und Saar-Bus	31.12.2019	ZPRS, LK SLS, Stadt VK und Stadt SB	
197	Schwarzenholz - Niedersalbach - Heusweiler/Köllerbach - Riegelsberg - Saarbrücken und zurück	Lay Reisen	31.12.2019	ZPRS, LK SLS, Stadt VK und Stadt SB	
201	Oppen - Reimsbach - Hargarten - Erbringen - Honzrath - Haustadt - Beckingen - Merzig / Dillingen - Saarlouis und zurück	ORN GmbH	31.12.2019	LK Merzig-Wadern	
202	Saarlouis - Merzig	ORN GmbH	k. A.	LK Merzig-Wadern	
212/215	Biringen - Mondorf - Hilbringen - Merzig	Nikolaus Kirsch GmbH	31.03.2027	LK Merzig-Wadern	
886	Schülerverkehr Wehrden - Ludweiler - Lauterbach - Erw. RS Überherrn	VVB	31.12.2023	LK VK, SLS	
892	Schülerverkehre weiterführende Schulen Völklingen - Röchlinghöhe - Bous	VVB	31.12.2023	LK VK, SLS	
895	Schülerverkehre weiterführende Schulen VK - Ludweiler - Differten - Fweiler	VVB	31.12.2023	LK VK, SLS	
896	Schülerverkehre weiterführende Schulen VK - Hostenbach - Wadgassen	VVB	31.12.2023	LK VK, SLS	

Re-gioBus-Linie	Verlauf	Derzeitiges VU	Liniengenehmigung bis	federführender AT	Teilnetz
R3	Wadern - Lebach und zurück	KVS GmbH	31.12.2018	ZPS	2
R4	St. Wendel - Hasborn/Lebach und zurück	Stadtbus Zweibrücken GmbH	31.12.2023	LK St. Wendel	
R5	Lebach - Saarlouis und zurück	KVS GmbH	31.12.2018	ZPS	2
R13	Saarbrücken - Überherrn und zurück	Aloys Baron GmbH	11.12.2020	ZPS	
Nacht-Linien	Verlauf	Derzeitiges VU	Liniengenehmigung bis	federführender AT	Teilnetz
N4	Saarbrücken - Riegelsberg - Heusweiler - Eiweiler - Landsweiler - Lebach - Schmelz - Hüttersdorf - Körprich - Piesbach - Nalbach - Diefflen - Dillingen	Müllensbach Reisen	31.12.2020	ZPS	
N5	Saarbrücken - Hostenbach - Schaffhausen Wadgassen - Bous - Ensdorf - Lisdorf - Saarlouis - Roden - Hbf - Dillingen - Beckingen - Merzig - Mettlach - Saarlözbach	KVS GmbH	31.12.2020	ZPS	
N6	St. Wendel - Oberlinxweiler - Remmesweiler - Urexweiler - Marpingen - Alweiler - Tholey - Theley - Hasborn - Bergweiler - Sotzweiler - Thalexweiler - Aschbach - Neububach - Lebach	Saar-Mobil GmbH & Co. KG	31.12.2020	ZPS	
AST	AST-Saarwellingen: ab Saarlouis / Saarwellingen nach Saarwellingen / Campus Nobel / Reisbach / Schwarzenholz (N42)	KVS GmbH	31.12.2025	LK SLS	1
AST	AST-Wallerfangen: ab Saarlouis / Dillingen / Wallerfangen nach St. Barbara - Gisingen - Oberlimberg - Rammelfangen - Ihn - Leidingen - Ittersdorf - Düren - Bedersdorf - Kerlingen (N41)	KVS GmbH	31.12.2018	LK SLS	1
AST	AST-Wadgassen: von Friedrichweiler - Differten - Werbeln - Schaffhausen - Hostenbach - nach Wadgassen / Bous Bf und zurück	KVS GmbH	31.12.2025	LK SLS	1

2.4.3

Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge

Die Übersicht der Genehmigungslaufzeiten der einzelnen Linien aus Tabelle 1 zeigt die maßgeblichen Stichtage. Bis zu diesen Stichtagen haben die jeweiligen Verkehrsunternehmen das Recht und die Pflicht, die entsprechenden Linien entweder auf eigene Rechnung (eigenwirtschaftliche Leistungen) oder im Auftrag

des Aufgabenträgers (gemeinwirtschaftliche Leistungen) zu betreiben. Im Rahmen der gesetzlichen Fristen des letzten Genehmigungsverfahrens für das Teilnetz 1 sind zwei Genehmigungsanträge gestellt worden, welche aber beide seitens der Genehmigungsbehörde abgelehnt wurden, weil ein eigenwirtschaftlicher Betrieb nicht nachgewiesen werden konnte. Heute werden die Verkehre der Teilnetze 1 und 2 im Auftrag des Landkreises Saarlouis erbracht:

- Für die Linien des Teilnetzes 1 ist ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag (öDA) mit Gültigkeit (und Laufzeit der Genehmigungen) bis zum 31.12.2027 erteilt.
- Für die Linien des Teilnetzes 2 ist die Erteilung eines öDA rechtsverbindlich durch den Kreistag des Landkreises beschlossen worden; der öDA selbst ist noch zu erteilen; dieser öDA wird zum 01.01.2019 gültig mit einer Laufzeit bis zum 31.12.2028.

Wenn und soweit neue, zusätzliche Leistungen nach entsprechendem Beschluss des Landkreises Saarlouis erbracht werden sollen, so ist deren Erbringung durch die beiden genannten öDA besichert, soweit in den öDA entsprechende Leistungsausweitungen vorgesehen sind. Wenn und soweit die Leistungen aber noch nicht konkret beschrieben worden sind und konkret in der zum jeweiligen öDA gehörenden Vorabbekanntmachung bereits angekündigt wurden (als Option), ist eine erstmalige Vorabbekanntmachung erforderlich.

Nach der Vorabbekanntmachung besteht für drei Monate die Möglichkeit, eigenwirtschaftliche Anträge zu stellen, um die Konzessionen zu erlangen. In diesem Fall, also bei eigenwirtschaftlichen Genehmigungsanträgen, hat der Antragsteller allerdings kein Recht darauf, Ausgleichsleistungen für die Leistungserstellung vom Landkreis Saarlouis und/oder von einer anderen Stelle der öffentlichen Hand zu fordern und zu erhalten. Wird kein eigenwirtschaftlicher Antrag gestellt, so kann die Leistung durch die KVS gleichwohl erst (frühestens) 1 Jahr nach der Vorabbekanntmachung in Betrieb genommen werden. In der Zwischenzeit sind die notwendigen Ausgleichsleistungen in Höhe der zulässigen Obergrenze verbindlich zu bestimmen und im Wege der Anpassung des öDA festzulegen.

3 Rechtliche Rahmenbedingungen

3.1 Verordnung VO (EU) 1370/2007

Die Verordnung (EU) 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, 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 VO (EU) 1370/2007 entgegensteht. Die Verordnung ist insbesondere im Zuge der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen durch finanziellen Ausgleich seitens der öffentlichen Hand anzuwenden. Die

Vergabe von Aufträgen für den ÖPNV auf Schiene und Straße muss spätestens ab 03.12.2019 im Einklang mit Artikel 5 der Verordnung erfolgen.⁸

Im Dezember 2016 wurde im EU-Parlament und Rat mit der Änderungsverordnung (EU) 2016/2338 eine Novellierung der Version der VO (EU) 1370/2007 beschlossen, mit der neben verschiedenen, vor allem den Eisenbahnbereich betreffenden Änderungen, weitere Anforderungen an die Spezifikation der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gestellt werden. Die geänderte Verordnung ist seit dem 24.12.2017 in Kraft und somit für das Teilnetz 2 maßgebend.

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.

3.2 **Personenbeförderungsgesetz**

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) 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.

Derzeit ist das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), die zuletzt durch Artikel 2 Absatz 14 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808) geändert worden ist, gültig. Seit dem 24.12.2017 sind auch die Änderungen der VO (EU) 1370/2007, wie sie mit der neuen VO (EU) 2016/2338 festgeschrieben wurden, in Kraft gesetzt.

3.3 **Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland**

Das Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG)⁹ 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:

- Vorgabe eines einheitlichen Rahmens zur Gestaltung des Nahverkehrs durch allgemeine Anforderungen an einen zeitgemäßen ÖPNV,

⁸ vgl. Art. 8 (2) VO (EG) 1370/2007.

⁹ Gesetz Nr. 1908 über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG) vom 30. November 2016.

- 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.

3.4 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Saarland

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Saarland (GVFG Saarland) ist am 1. Juli 2009 in Kraft getreten und wurde zuletzt am 13. Oktober 2015 geändert. In § 3 wird die Voraussetzungen für die Gewährung der Zuwendung in Absatz 1 Punkt 1. b) festgelegt.

3.5 Saarländisches Behindertengleichstellungsgesetz

Im § 3 Abs. 1 Punkt 1. e) des GVFG Saarland ist festgeschrieben, dass nur Vorhaben im Rahmen dieses Gesetzes eine Zuwendung erhalten, die die Belange Behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigen und den Anforderungen der Barrierefreiheit nach § 10 des Saarländischen Behindertengleichstellungsgesetzes möglichst weitreichend entsprechen. Bei der Vorhabenplanung ist der oder die entsprechende Behindertenbeauftragte anzuhören.

Bereits seit Verabschiedung des Verkehrsentwicklungsplans Öffentlicher Personennahverkehr Saarland 1998 bzw. des 1. Nahverkehrsplanes des Landkreises Saarlouis sowie dessen Fortschreibungen wurde festgelegt, dass Sorge und Rechnung getragen wird, Menschen mit Behinderung im Landkreis Saarlouis einen barrierefreien Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen (u. a. Anschaffung von Niederfleromnibussen oder Bau von Niederflerhaltestellen). Auch im ÖPNVG findet man in § 4 Abs. 4 bereits einen entsprechenden Hinweis zu einer benutzerfreundlichen Gestaltung.

Weiterhin sind die Grundlagen der EU-Richtlinie 2001/85/EG vom 20.11.2001 zu berücksichtigen.

3.6 Weitere Rechtsgrundlagen im Kontext

Die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)¹⁰ gilt für Verkehrsunternehmen, die Fahrgäste mit Kraftfahrzeugen oder O-Bussen 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 Saarländischen Landesplanungsgesetz¹¹ ab.

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

- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)¹² und
- Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO)¹³ für regelspurige Eisenbahnen.

Ebenfalls sind die für die Barrierefreiheit zutreffenden DIN-Normen für die Fortschreibung der Novellierung von Bedeutung. Diese setzen sich aus den folgenden DIN-Normen zusammen, die das „Zwei-Sinne-Prinzip“ beinhalten:

- DIN 18040-1 bzw. DIN 18040-3,
- DIN 32975,
- DIN 32984,
- DIN 32986 und
- DIN 18041.

Die DIN 32975 liefert dabei Informationen über die Verarbeitung visueller Informationen.

4 Bestandsanalyse

Mit der Bestandsanalyse werden die bestehende Raum- und Verkehrsstruktur sowie die Daten zu Umfang und Qualität des derzeitigen ÖPNV-Angebotes dargestellt.

¹⁰ 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.

¹¹ Gesetz Nr. 1731 Saarländisches Landesplanungsgesetz (SLPG) vom 18. November 2010 (Amtsbl. I S. 2599).

¹² 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.

¹³ 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.

4.1 Strukturdaten

Im folgenden Kapitel werden die Bestandsinformationen hinsichtlich der Raumstruktur, Bevölkerung und Verkehrssituation im Landkreis Saarlouis dargestellt.

4.1.1 Raumstruktur

Der Landkreis Saarlouis liegt im Südwesten des Saarlandes und grenzt an die folgenden Landkreise, Regionalverbände und französischen Departements:

- Merzig-Wadern,
- St. Wendel,
- Neunkirchen,
- Regionalverband Saarbrücken inkl. der Stadt Völklingen sowie
- das französische Department Moselle.

Gemäß Landesentwicklungsplan verläuft durch den Landkreis Saarlouis eine Siedlungsachse 1. Ordnung sowie zwei Siedlungsachsen 2. Ordnung. Innerhalb des Landkreises befinden sich darüber hinaus drei Mittelzentren (Saarlouis, Dillingen und Lebach):

Siedlungsachse 1. Ordnung:

- (Straßburg -) Saarbrücken - Völklingen - Saarlouis - Dillingen - Merzig (- Trier)

Siedlungsachsen 2. Ordnung:

- Rehlingen-Siersburg - Dillingen - Nalbach - Lebach - Eppelborn - Illingen - Neunkirchen - Homburg (- Zweibrücken/Pirmasens)
- Saarbrücken - Riegelsberg - Heusweiler - Lebach

Die Fläche des Landkreises beträgt 459,05 km² und besteht aus insgesamt 13 Kommunen, welche in der Karte 1 einzusehen sind.

4.1.2 Bevölkerungsdaten und Demografie

Im ersten Schritt wird die Bevölkerungsentwicklung seit dem letzten Zensus von 2011 mit dem aktuellsten Stand der Einwohnerverteilung (Stand 31.12.2017) verglichen. Ebenfalls wurden für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Saarlouis die Einwohnerzahlen der Kommunen im Landkreis nach Haupt- und Nebenwohnsitz zur Analyse der Bevölkerungsstruktur aufbereitet.

Bevölkerungsstruktur - Bevölkerungsentwicklung seit dem Zensus 2011

Am 31.12.2017 wurden insgesamt 195.815 Einwohner (EW) im Landkreis Saarlouis¹⁴ verzeichnet. Dies entspricht, bezogen auf die Gesamtfläche von 459,05 km² (¹⁵), einer durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von ≈427 EW pro km².

¹⁴ Statistisches Amt Saarland: https://www.saarland.de/dokumente/thema_statistik/FB_311217_nZ.pdf (letzter Abruf 08.10.2018).

¹⁵ Statistisches Amt Saarland: https://www.saarland.de/dokumente/thema_statistik/FB_311217_nZ.pdf (letzter Abruf 08.10.2018).

Der Landkreis Saarlouis (195.815 EW) ist nach dem Regionalverband Saarbrücken (330.150 EW), bezogen auf die Gesamtzahl der Einwohner, die zweitgrößte Gebietskörperschaft im Saarland (gesamt 994.187 EW). Dabei besitzt die Kreisstadt Saarlouis (34.532 EW) die größte Bevölkerungsmenge im Landkreis selbst¹⁶ (vgl. Tabelle 2).

Betrachtet man die prozentuale Veränderung der Einwohnerverteilung wird deutlich, dass seit dem Zensus aus dem Jahr 2011 eine leichte Abnahme der Bevölkerung im gesamten Landkreis Saarlouis von durchschnittlich **-0,01%** zu erkennen ist. Betrachtet man dabei die Gemeinden genauer, verhält sich die Abnahme wie folgt (vgl. Tabelle 2):

- **Bous** weist die geringste prozentuale Abnahme von **-0,07%** auf.
- **Wadgassen** weist die stärkste prozentuale Abnahme von **-2,87%** auf.

Tabelle 2: Einwohnerverteilung des Landkreis Saarlouis¹⁷

Stadt/Gemeinde	EW 2011*	2014**	2015**	2016**	2017**	%- Veränd. ***
Bous	7.092	7.000	7.038	7.076	7.087	-0,07%
Dillingen	20.253	20.040	20.311	20.385	20.143	-0,54%
Ensdorf	6.556	6.461	6.508	6.447	6.471	-1,30%
Lebach	19.484	19.261	19.156	18.864	18.977	-2,60%
Nalbach	9.302	9.156	9.209	9.252	9.216	-0,92%
Rehlingen-Siersburg	14.526	14.387	14.483	14.415	14.422	-0,72%
Saarlouis	34.479	34.248	34.768	34.849	34.532	+0,15%
Saarwellingen	13.348	13.289	13.330	13.315	13.287	-0,46%
Schmelz	16.435	16.315	16.389	16.252	16.115	-1,95%
Schwalbach	17.320	17.147	17.323	17.298	17.254	-0,38%
Überherrn	11.655	11.467	11.500	11.544	11.570	-0,73%
Wadgassen	17.885	17.540	17.528	17.479	17.372	-2,87%
Wallerfangen	9.542	9.321	9.466	9.433	9.369	-1,81%
Landkreis Saarlouis	197.877	195.632	197.009	196.609	195.815	-0,01%

* Zensus 2011

**EW-Verteilung auf Basis Zensus 2011

*** %-Veränderung zwischen 2011 und 2017

¹⁶ Statistisches Amt Saarland: https://www.saarland.de/dokumente/thema_statistik/FB_311217_nZ.pdf (letzter Abruf 08.10.2018).

¹⁷ Statistisches Amt Saarland Fläche, Bevölkerung in den Gemeinden am 31.12.xxxx nach Geschlecht, Einwohner je km² und Anteil an der Gesamtbevölkerung: <https://www.saarland.de/6772.htm> (letzter Abruf 08.10.2018).

Bevölkerungsstruktur - Einwohner mit Haupt- und Nebenwohnsitz

Karte 4 gibt einen detaillierten Einblick über die Bevölkerungsverteilung in den Gemeinden des Landkreises Saarlouis wieder, da zum 31.12.2017 die Einwohner inkl. ihres Haupt- und Nebenwohnsitz mit in die Betrachtung einbezogen wurden¹⁸. Dadurch ergibt sich für 2017 inkl. Haupt- und Nebenwohnsitz der Einwohneranteil von 213.729. Im Durchschnitt leben ≈ 466 Einwohner je km² im Landkreis Saarlouis¹⁹. Insgesamt ist durchschnittlich innerhalb der Jahre 2016 zu 2017 eine leichte Bevölkerungsabnahme abzulesen (vgl. Tabelle 3).

Tabelle 3: Vergleich der Einwohnerentwicklung von 2016 zu 2017²⁰

Stadt/Gemeinde	2016	2017	%-Entwicklung
Bous	7.543	7.582	0,01
Dillingen	22.119	21.864	-0,01
Ensdorf	6.970	6.976	0,00
Lebach	20.721	20.791	0,00
Nalbach	9.955	9.961	0,00
Rehlingen-Siersburg	16.091	15.815	-0,02
Saarlouis	39.344	39.031	-0,01
Saarwellingen	13.820	13.924	0,01
Schmelz	17.299	16.925	-0,02
Schwalbach	19.094	19.069	0,0
Überherrn	12.473	12.729	0,02
Wadgassen	18.891	19.127	0,01
Wallerfangen	10.010	9.935	-0,01
Summe	214.330	213.729	0,00

In den Gemeinden **Rehlingen-Siersburg**, **Wallerfangen**, **Lebach** und **Schmelz** sind in den folgenden Ortsteilen weniger als 466 EW je km² zu verzeichnen:

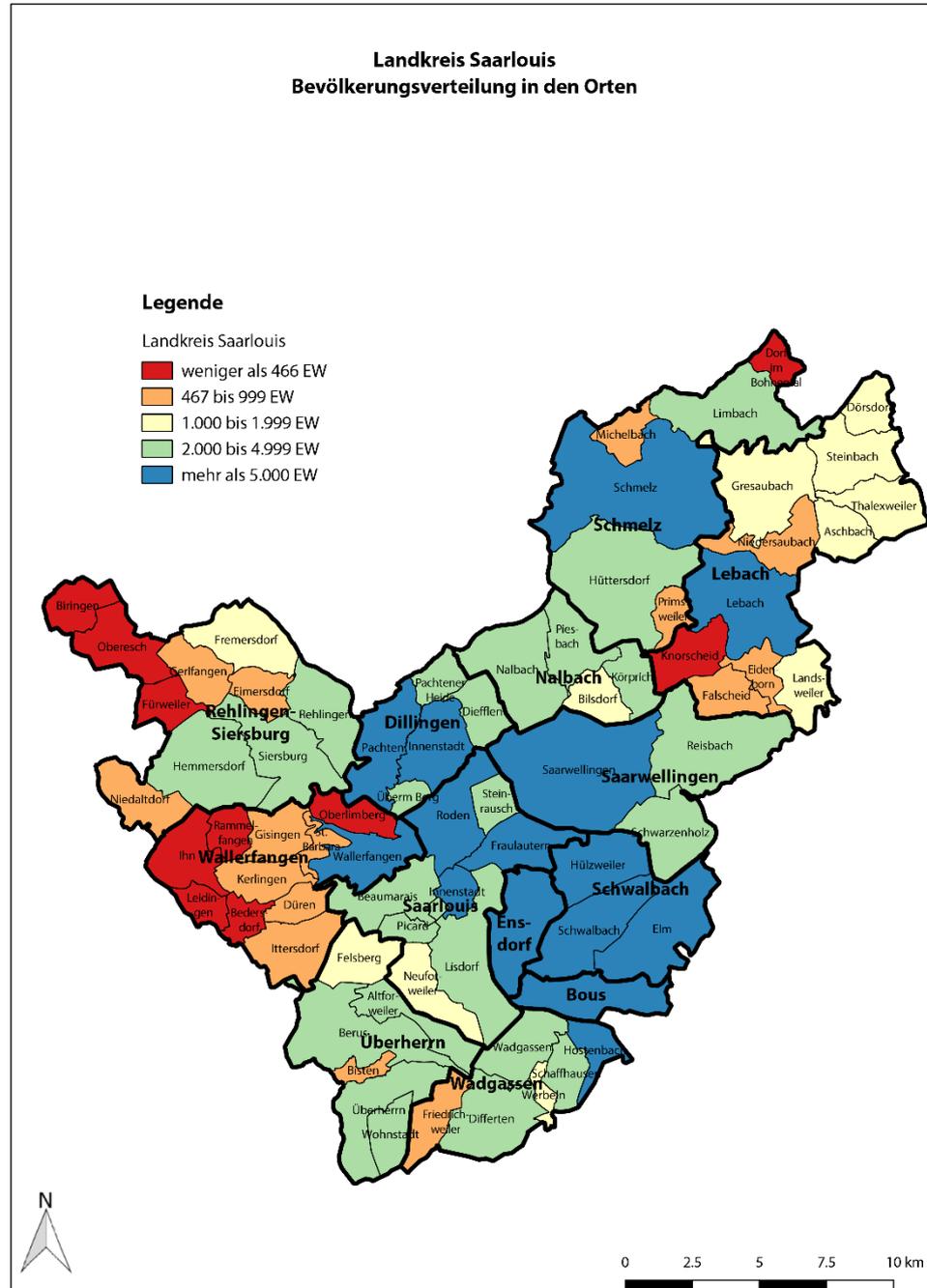
- Rehlingen-Siersburg mit Biringen, Oberesch und Fürweiler
- Wallerfangen mit Ihn, Leidingen, Bedersdorf, Rammelfangen und Oberlimberg
- Lebach mit Knorscheid
- Schmelz mit Dorf Im Bohnental

¹⁸ Angaben des Landkreis Saarlouis Einwohnerzahlen der Kommunen im Landkreis Saarlouis nach Haupt- und Nebenwohnsitz mit Altersstruktur, Stand zum 31.12.2017.

¹⁹ inkl. Haupt- und Nebenwohnsitz.

²⁰ Angaben des Landkreis Saarlouis Einwohnerzahlen der Kommunen im Landkreis Saarlouis nach Haupt- und Nebenwohnsitz mit Altersstruktur, Stand zum 31.12.2016 und 31.12.2017.

Karte 4: Bevölkerungsverteilung im Landkreis Saarlouis²¹



Demographische Struktur

Betrachtet man die Zusammensetzung der jahrgangsmäßigen Altersklassen zeigt sich eine Verschiebung hin zur Alterung der Gesellschaft (vgl. Tabelle 4 und Tabelle 5):

²¹ Angaben des Landkreis Saarlouis Einwohnerzahlen der Kommunen im Landkreis Saarlouis nach Haupt- und Nebenwohnsitz mit Altersstruktur: Stand 31.12.2017.

Tabelle 4: Demographie-Spiegel, Stand 2016

Stadt/Gemeinde	unter 20	20 bis unter 60	60 und älter	Gesamtsumme
Bous	1.329	3.984	2.230	7.543
Dillingen	4.081	12.130	5.908	22.119
Ensdorf	1.215	3.817	1.938	6.970
Lebach	3.634	11.306	5.781	20.721
Nalbach	1.685	5.436	2.834	9.955
Rehlingen-Siersburg	2.736	8.738	4.617	16.091
Saarlouis	6.542	21.637	11.165	39.344
Saarwellingen	2.331	7.645	3.844	13.820
Schmelz	2.960	9.356	4.983	17.299
Schwalbach	3.148	10.326	5.620	19.094
Überherrn	2.139	6.838	3.496	12.473
Wadgassen	3.128	10.142	5.621	18.891
Wallerfangen	1.811	5.374	2.825	10.010
Summe	36.739	116.729	60.862	214.330

Für 2016:

- Der Bevölkerungsanteil der unter 20-Jährigen liegt bei nur 36.739 EW von insgesamt 214.330²². Das macht einen Anteil von **17,14%** aus.
- Der Bevölkerungsanteil 20- bis unter 60-Jähriger liegt bei 116.729 EW von insgesamt 214.330²³. Das macht den größten Anteil aus mit **54,46%**.
- Der Bevölkerungsanteil der 60-Jährigen und älter liegt mit 60.862 EW von insgesamt 214.330²⁴ im Mittelfeld mit einem prozentualen Anteil von **28,40%**.

Für 2017:

- Der Bevölkerungsanteil der unter 20-Jährigen liegt bei nur 36.310 EW von insgesamt 213.729²⁵. Das macht einen Anteil von **16,99%** aus.
- Der Bevölkerungsanteil 20 bis unter 60-Jähriger liegt bei 115.652 EW von insgesamt 213.729²⁶. Das macht den größten Anteil aus mit **54,11%**.

²² Angaben des Landkreis Saarlouis Einwohnerzahlen der Kommunen im Landkreis Saarlouis nach Haupt- und Nebenwohnsitz mit Altersstruktur: Stand 31.12.2016.

²³ Angaben des Landkreis Saarlouis Einwohnerzahlen der Kommunen im Landkreis Saarlouis nach Haupt- und Nebenwohnsitz mit Altersstruktur: Stand 31.12.2016.

²⁴ Angaben des Landkreis Saarlouis Einwohnerzahlen der Kommunen im Landkreis Saarlouis nach Haupt- und Nebenwohnsitz mit Altersstruktur: Stand 31.12.2016.

²⁵ Angaben des Landkreis Saarlouis Einwohnerzahlen der Kommunen im Landkreis Saarlouis nach Haupt- und Nebenwohnsitz mit Altersstruktur: Stand 31.12.2017.

²⁶ Angaben des Landkreis Saarlouis Einwohnerzahlen der Kommunen im Landkreis Saarlouis nach Haupt- und Nebenwohnsitz mit Altersstruktur: Stand 31.12.2017.

- Der Bevölkerungsanteil der 60-Jährigen und älter liegt mit 61.767 EW von insgesamt 213.729²⁷ im Mittelfeld mit einem prozentualen Anteil von **28,90%**.

Tabelle 5: Demographie-Spiegel, Stand 2017²⁸

Stadt/Gemeinde	unter 20	20 bis unter 60	60 und älter	Gesamtsumme
Bous	1.338	4.098	2.146	7.582
Dillingen	3.985	11.929	5.950	21.864
Ensdorf	1.238	3.798	1.940	6.976
Lebach	3.656	11.244	5.891	20.791
Nalbach	1.673	5.390	2.898	9.961
Rehlingen-Siersburg	2.726	8.644	4.445	15.815
Saarlouis	6.447	21.174	11.410	39.031
Saarwellingen	2.129	7.596	4.199	13.924
Schmelz	2.933	9.187	4.805	16.925
Schwalbach	3.141	10.272	5.656	19.069
Überherrn	2.121	6.857	3.751	12.729
Wadgassen	3.149	10.204	5.774	19.127
Wallerfangen	1.774	5.259	2.902	9.935
Summe	36.310	115.652	61.767	213.729

Neben altersbedingten Einschränkungen ist ebenfalls die Zunahme des Schwerbehinderten Anteils im ÖPNV zu betrachten. Dabei sollten „klassische“ Auswirkungen auf die Mobilität /Gefähigkeit auch ein Augenmerk auf nachlassende Sinne sowie kognitive Fähigkeiten gelegt werden²⁹.

4.1.3 Entwicklungsprognose

Neben dem aufgeführten leichten Bevölkerungsrückgang seit dem Zensus aus 2011 bis 2017 (vgl. Tabelle 2), sagt auch die prognostizierte Entwicklung der Bertelsmann Stiftung von 2012 bis 2030 eine deutliche Schrumpfung der Bevölkerung vorher (vgl. Tabelle 6):

- Innerhalb des gesamten Saarlandes von **-7,9%** und
- im Landkreis Saarlouis von **-9,0%**.

²⁷ Angaben des Landkreis Saarlouis Einwohnerzahlen der Kommunen im Landkreis Saarlouis nach Haupt- und Nebenwohnsitz mit Altersstruktur: Stand 31.12.2017

²⁸ Angaben des Landkreis Saarlouis Einwohnerzahlen der Kommunen im Landkreis Saarlouis nach Haupt- und Nebenwohnsitz mit Altersstruktur: Stand 31.12.2017

²⁹ vgl. Blinden- und Sehbehindertenverein für das Saarland e.V., Novellierung 3. NVP.

Tabelle 6: Bevölkerungsprognose Saarland³⁰

	Relative Bevölkerungsentwicklung 2012-2030	Relative Bevölkerungsentwicklung ab 80-jähriger 2012-2030	Medianalter 2012	Medianalter 2030
Deutschland	0,7	47,2	45,3	48,1
Saarland	-7,9	31,8	47,4	50,9
Regionalverband Saarbrücken	-6,4	28,6	46,8	48,8
LK Merzig-Wadern	-4,9	35,7	46,8	51,5
LK Neunkirchen	-10,6	31,0	48,2	52,5
LK Saarlouis	-9,0	32,9	47,6	51,4
LK Saarpfalz-Kreis	-7,9	31,6	48,1	52,0
LK St. Wendel	-10,1	38,3	47,1	53,8

Basierend auf den Daten der Bertelsmann Stiftung wird statistisch für den Landkreis Saarlouis eine abnehmende Einwohneranzahl in den nächsten Jahrzehnten vorhergesagt. Insgesamt würde das für den Landkreis einen Bevölkerungsrückgang von 196.570 EW (2012) auf 178.940 EW (2030) bedeuten. In der Übersicht der Kommunen werden Verluste von maximalen **-14,45%** (in Bous) bis minimalen **-5,32%** (Saarwellingen) im Zeitraum von 2012 bis 2030 erwartet. Im Durchschnitt ist ein Bevölkerungsrückgang von 9,09% im Zeitraum von 2012 bis 2030 zu erwarten (vgl. Tabelle 7).

Tabelle 7: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung von 2012 bis 2030³¹

Gemeinde	2012	2020	2025	2030	%-Entwicklung
Bous	6.990	6.510	6.230	5.980	-14,45%
Dillingen	20.190	19.520	19.000	18.450	-8,62%
Ensdorf	6.460	6.240	6.090	5.940	-8,05%
Lebach	19.450	18.880	18.400	17.890	-8,02%
Nalbach	9.180	8.850	8.480	8.220	-10,46%
Rehlingen-Siersburg	14.490	14.230	13.980	13.690	-5,52%
Saarlouis	34.320	33.030	32.120	31.200	-9,09%
Saarwellingen	13.350	13.100	12.880	12.640	-5,32%
Schmelz	16.350	15.710	15.300	14.880	-8,99%
Schwalbach	17.210	16.330	15.810	15.330	-10,92%
Überherrn	11.530	11.080	10.760	10.450	-9,37%

³⁰ Daten von Bertelsmann Stiftung: https://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/BSt/Presse/imported/downloads/Bevoelkerungsprognose_Saarland.pdf (letzter Zugriff: 25.07.2018).

³¹ vgl. Bertelsmann Stiftung: <http://www.wegweiser-kommune.de/statistik> und https://www.saarland.de/dokumente/thema_statistik/alter_3_Gemeinden_Kreise.pdf (letzter Zugriff: 24.07.2018).

Gemeinde	2012	2020	2025	2030	%- Entwicklung
Wadgassen	17.690	16.710	16.150	15.630	-11,64%
Wallerfangen	9.360	9.080	8.870	8.640	-7,69%
Summe	196.570	189.270	184.070	178.940	-9,09%

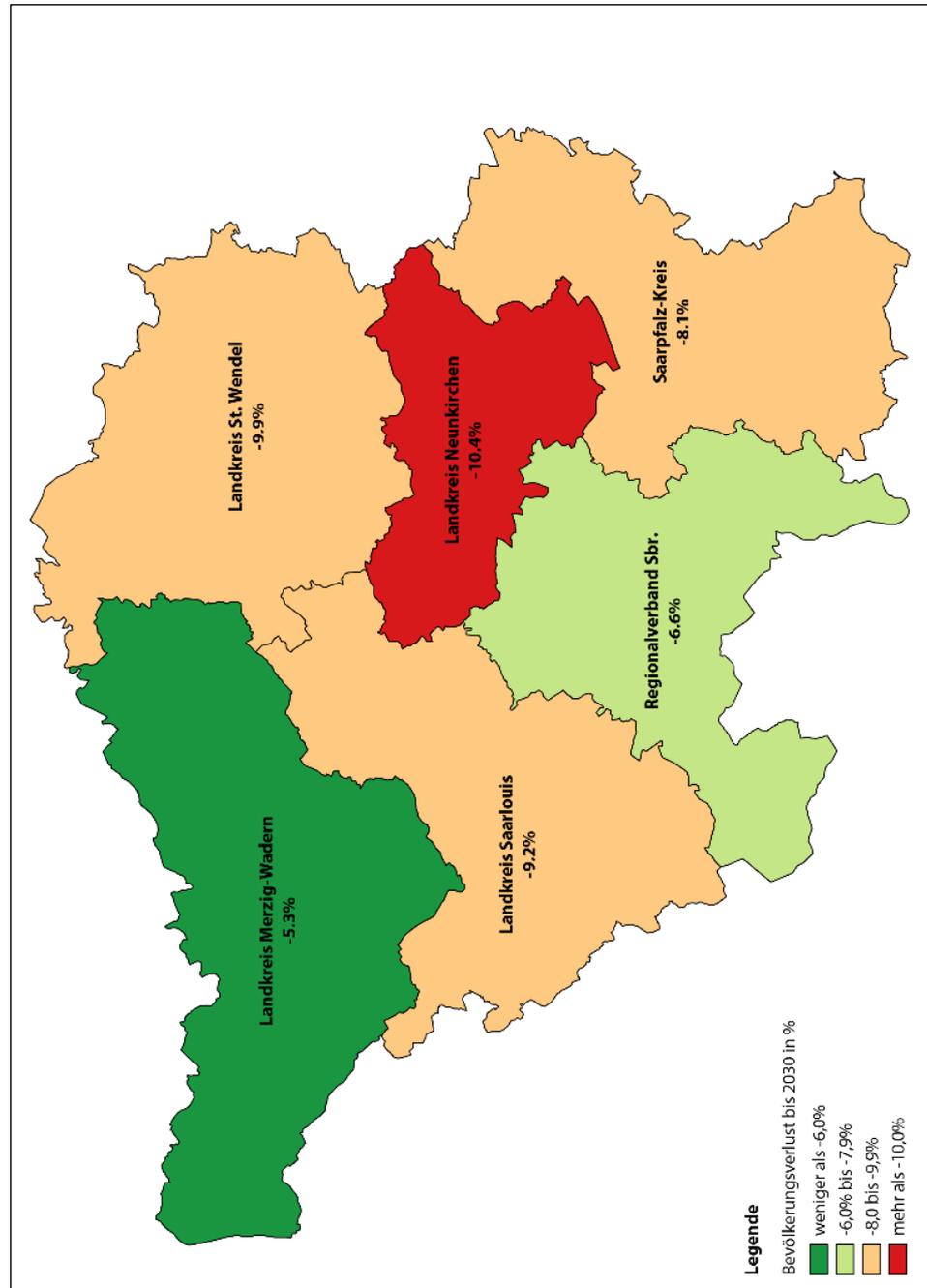
* Vergleich der absoluten Entwicklung von 2015 zu 2030

Diese Entwicklung lässt sich mittels des generellen Trends in Deutschland erklären:

- Städtische Regionen (wie bspw.: Berlin +10,3% EW und Hamburg +7,5% EW) wachsen weiterhin, während die Einwohnerzahlen im ländlichen Raum meist rückläufig sind. Die zentrale Herausforderung liegt zukünftig auf der Weiterentwicklung einer allumfassenden und gut erreichbaren Infrastruktur, wobei die Schaffung von Angeboten aus flexibler Mobilität, schnelles Internet und eine angemessene Gesundheitsversorgung in erreichbarer Nähe erfüllt werden muss, um einem solchen Rückgang nachhaltig entgegenwirken zu können³².
- Auch der Sozialbericht des Saarlandes zeigt im Gesamtüberblick innerhalb der Bevölkerungsentwicklung einen massiven Rückgang bis 2030 von **-5,3%** bis **-10,4%** vorher. Dabei steht der Landkreis Saarlouis mit dem Landkreis St. Wendel und dem Saarpfalz-Kreis mit einem erwartenden Bevölkerungsrückgang von **-8,1** bis **-9,9%** auf einer Stufe. Der Landkreis Merzig-Wadern hat im Vergleich mit Abstand den geringsten Bevölkerungsrückgang von **-5,3%** (vgl. Karte 5).

³² Daten von Bertelsmann Stiftung: https://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/BSt/Presse/imported/downloads/Bevoelkerungsprognose_Saarland.pdf (letzter Zugriff: 25.07.2018).

Karte 5: Bevölkerungsentwicklung im Saarland 2015 bis 2030³³

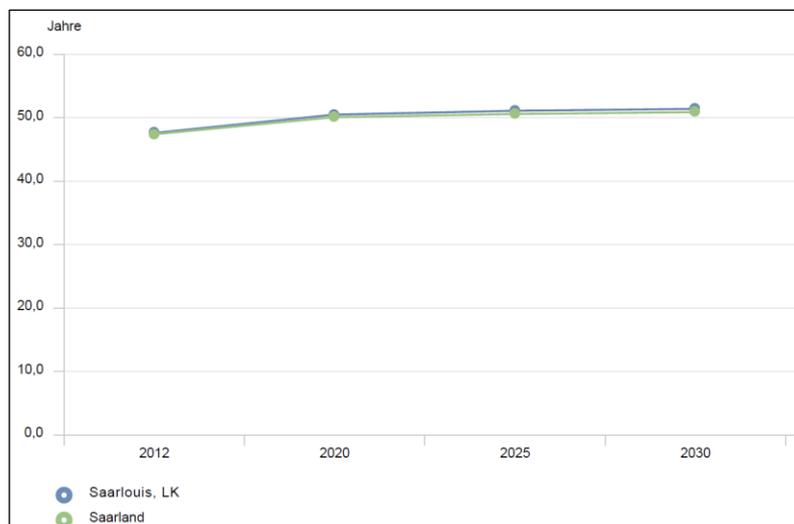


Bei Betrachtung von Abbildung 2 und Abbildung 3 wird ebenfalls die Alterung der Gesellschaft aufgezeigt (vgl. Tabelle 6). Das Medianalter von 2012 bis 2030 wird bei über 50 Jahren liegen. Ebenfalls geht in diesem Zusammenhang deutlich hervor, dass der Anteil der 65-Jährigen und älter deutlich zunehmen wird und die Altersstrukturen zwischen 0 und 64 Jahren abnehmen werden. Dabei

³³ Sozialbericht 2016: https://www.regionalverband-saarbruecken.de/fileadmin/RVSBR/Soziales/Sozialbericht_2016.pdf

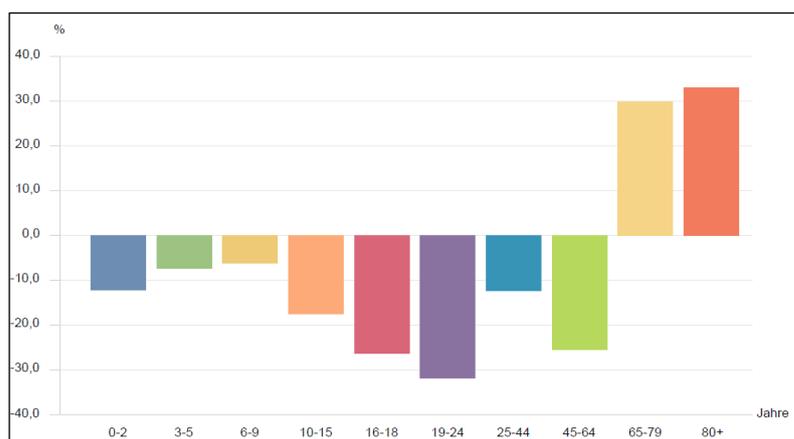
nimmt die Gruppe der 19- bis 24-Jährigen den größten Anteil ein³⁴. Mit der zunehmenden Alterung der saarländischen Bevölkerung geht ein gesteigerter Pflegebedarf einher. Diese Entwicklung lässt sich auf das Medianalter von über 50 Jahren zurückführen.

Abbildung 2: Mittleres Alter 2012 bis 2030



Neben der prognostizierten Altersentwicklung (bzw. Alterung der Bevölkerung) steigt ebenfalls der Anteil mobilitätseingeschränkter Personen in der Gesellschaft. In diesem Zusammenhang sollten neben den klassischen Auswirkungen auf die Mobilität und Gehfähigkeit, auch ein Augenmerk auf nachlassende Sinne und kognitive Fähigkeiten gesetzt werden (vgl. Blinden- und Sehbehindertenverein für das Saarland e.V.).

Abbildung 3: Änderung der Altersstruktur von 2012 auf 2030 (in %)



³⁴ vgl. Bertelsmann Stiftung: <https://www.wegweiser-kommune.de/kommunale-berichte/demographiebericht/saarlouis-lk.pdf> (letzter Zugriff: 25.07.2018).

4.1.4 Erwerbsstruktur

Die Anzahl an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten lag Mitte 2016 im Landkreis Saarlouis bei 69.939 Beschäftigten am Arbeitsort (vgl. Tabelle 8).

Tabelle 8: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte³⁵

Stadt/Gemeinde	Arbeitsort	Wohnort	Ein-	Aus-	Pendler-
			pendler	pendler	saldo
Bous	2.062	2.476	1.718	2.132	-414
Dillingen	14.754	7.311	12.247	4.804	+7.443
Ensdorf	1.504	2.279	1.298	2.073	-775
Lebach	4.835	6.363	3.532	5.060	-1.528
Nalbach	924	3.538	651	3.265	-2.614
Rehlingen-Siersburg	2.094	5.360	1.331	4.597	-3.266
Saarlouis	27.112	12.776	21.805	7.469	+14.336
Saarwellingen	4.511	4.949	3.814	4.252	-438
Schmelz	3.324	6.159	2.008	4.843	-2.835
Schwalbach	2.204	6.198	1.499	5.493	-3.994
Überherrn	3.429	4.279	2.609	3.459	-850
Wadgassen	2.059	6.535	1.352	5.828	-4.476
Wallerfangen	1.127	3.398	863	3.134	-2.271
Summe	69.939	71.621	54.727	56.409	-1.682

Die höchste Anzahl an Arbeitsplätzen ist in der Kreisstadt Saarlouis zu finden, gefolgt von den Städten Dillingen und Lebach. Dabei weist die Kreisstadt Saarlouis einen überdurchschnittlichen Anteil an Einpendlern auf und verzeichnet infolgedessen neben der Stadt Dillingen positive Pendlersalden.

Insgesamt weist das Saarland ca. 380.000 Arbeitsplätze auf, sodass etwa 18,5% aller Arbeitsplätze des Saarlandes im Landkreis Saarlouis liegen (vgl.²²).

4.1.5 Pendlerverflechtungen

Innerhalb des Landkreises Saarlouis sind deutliche Pendlerbeziehungen zwischen den Gemeinden als auch zwischen dem angrenzenden Ausland zu erkennen. Dabei besitzen die Gemeinden Nalbach mit **92,66%** und Wallerfangen mit **91,94%** den größten Anteil an Pendlern (vgl. Tabelle 9).

Tabelle 9: Pendleranteile in den Gemeinden zum 30.06.2017³⁶

Stadt/Gemeinde	Wohn- u. Arbeitsort	Anteil Pendler
Bous	329	87,04%
Dillingen	2.496	66,68%

³⁵ Daten vom 30.06.2016: https://www.saarland.de/dokumente/thema_statistik/STALA_BER_AVI55-J-16.pdf

³⁶ Daten vom 30.06.2016: https://www.saarland.de/dokumente/thema_statistik/STALA_BER_AVI55-J-16.pdf

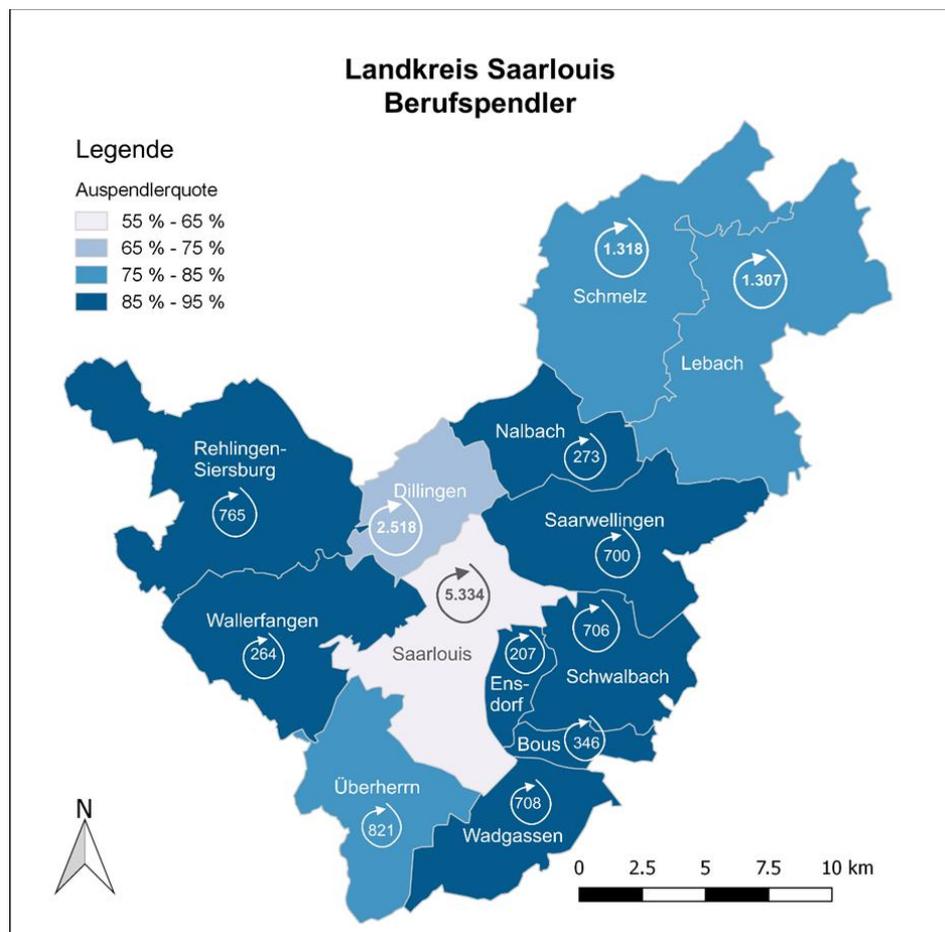
Stadt/Gemeinde	Wohn- u. Arbeitsort	Anteil Pendler
Ensdorf	201	91,40%
Lebach	1.345	79,41%
Nalbach	261	92,66%
Rehlingen-Siersburg	768	85,77%
Saarlouis	5.378	58,36%
Saarwellingen	697	86,05%
Schmelz	1.314	78,82%
Schwalbach	708	88,78%
Überherrn	845	80,60%
Wadgassen	732	89,05%
Wallerfangen	279	91,94%
Summe	15.353	78,90%

Im Durchschnitt müssen $\approx 79\%$ der Erwerbstätigen im Landkreis Saarlouis zu ihrer Arbeitsstätte die Wohngemeinde verlassen. In Karte 6 werden die Auspendlerquoten der einzelnen Gemeinden dargestellt. Die Gemeinden

- Rehlingen-Siersburg,
- Wallerfangen,
- Wadgassen,
- Bous,
- Ensdorf,
- Schwalbach,
- Saarwellingen und
- Nalbach

weisen dabei die höchsten Anteile von ca. 85-95% an Auspendlern auf.

Karte 6: Berufspendlerbeziehungen im Landkreis Saarlouis



Die Berufspendlerbeziehungen des Landkreises Saarlouis zu den anderen saarländischen Kreisen und dem Regionalverband Saarbrücken sowie nach Rheinland-Pfalz und Frankreich (Anm.: nur Einpendler), zeigt Karte 7.

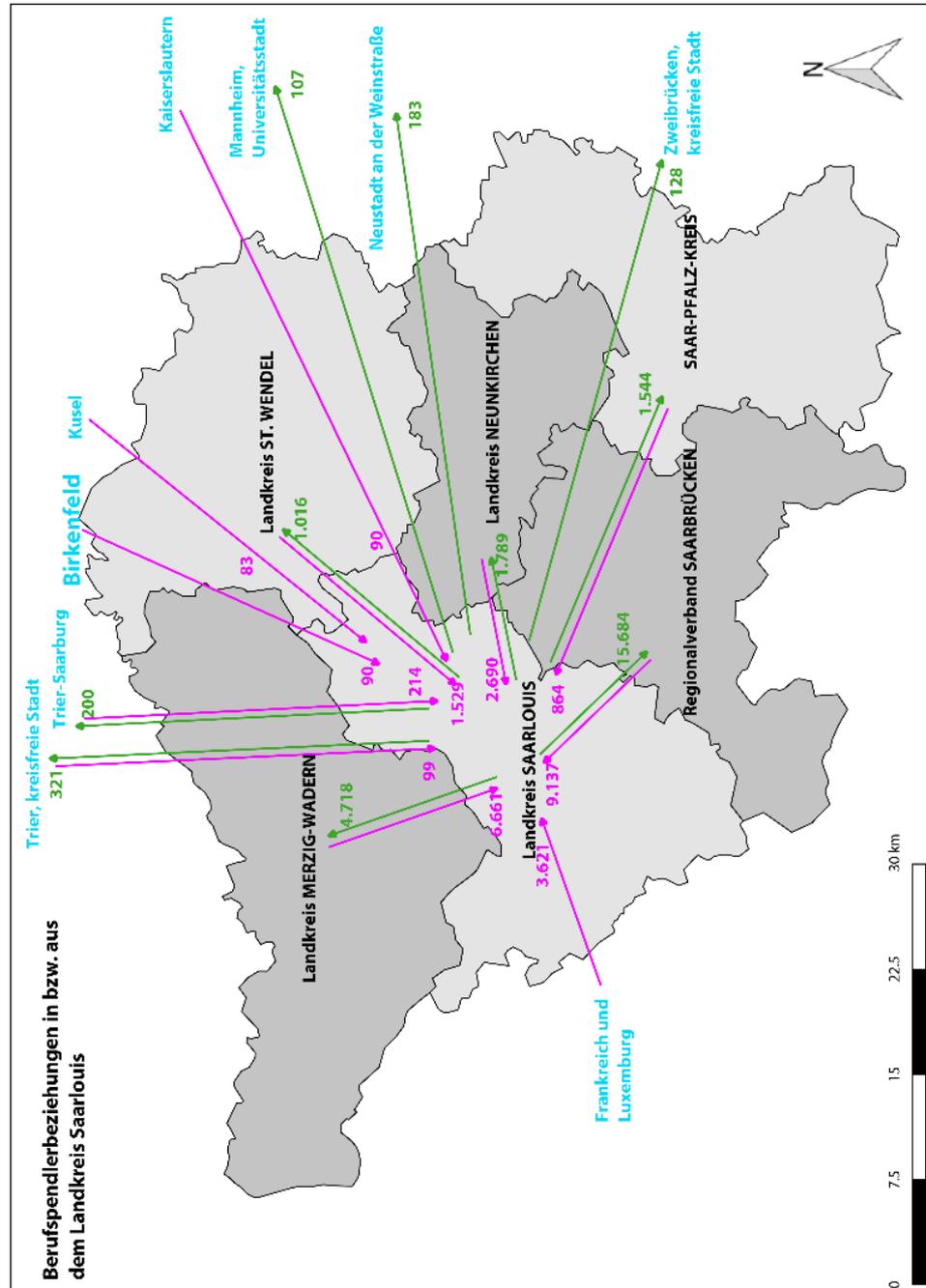
Die größte Pendlerbeziehung besteht mit dem Regionalverband Saarbrücken, sodass ca. 24.800 Menschen täglich die gemeinsame Landkreisgrenze überschreiten. Die zweitgrößte Pendlerbeziehung besteht nach Merzig-Wadern mit ca. 11.400 Bewegungen, gefolgt vom Landkreis Neunkirchen (4.500 PendlerInnen), dem Landkreis St. Wendel (2.500 PendlerInnen) und dem Saarpfalz-Kreis (2.400 PendlerInnen). Nach Rheinland-Pfalz sind es 2.900 PendlerInnen³⁷.

Zu erwähnen ist auch die Anzahl von 3.621 Beschäftigten aus Frankreich, die im Landkreis Saarlouis arbeiten.³⁸

³⁷ Daten von Juni 2017: <https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistische-Analysen/Interaktive-Visualisierung/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html>

³⁸ Daten vom 30.06.2017: https://www.saarland.de/dokumente/thema_statistik/STALA_BER_AVI55-J-16.pdf

Karte 7: Berufspendlerbeziehungen über den Landkreis Saarlouis hinaus



4.1.6 Verkehrliche Gegebenheiten

Verkehrsstruktur

Der Landkreis Saarlouis verfügt über eine engmaschige Verkehrsstruktur mit den Anbindungen an Bundesautobahnen, Schienennetze, Wasserstraßen und einem regionalen Flugplatz.

Die Bundesautobahnen A8 (Luxemburg-Saarlouis-Pirmasens) und A620 (Saarlouis-Völklingen-Saarbrücken) verlaufen inmitten des Landkreises. Darüber hinaus wird der Landkreis Saarlouis durch die Bundesstraßen B51, 269 und 405 an das überregionale Straßennetz angebunden.

Lebach, Dillingen, Saarlouis, Siersburg, Bous und Ens Dorf sind an das Schienennetz angebunden. Hierüber besteht Anschluss an den schienengebundenen Regionalverkehr. Direkte Anbindung an den Schienenfernverkehr besitzt der Landkreis Saarlouis nicht.

MIV im Landkreis Saarlouis

Wie aus Abbildung 4 zu entnehmen ist, hat auch der Kfz-Bestand im Saarland in den letzten Jahren zugenommen. Nach einem vorerst deutlichen Einschnitt im Jahr 2008 (aufgrund der Weltwirtschaftskrise) hat sich der Kfz-Bestand jedoch wieder erhöht (bspw.: Abwrackprämie). Nach den aktuellsten Zahlen des Statistischen Berichts Saarland ist ein Kfz-Bestand von 729.260 Kraftfahrzeugen zu verzeichnen.

Abbildung 4: Kfz-Bestand 1980 bis 2016

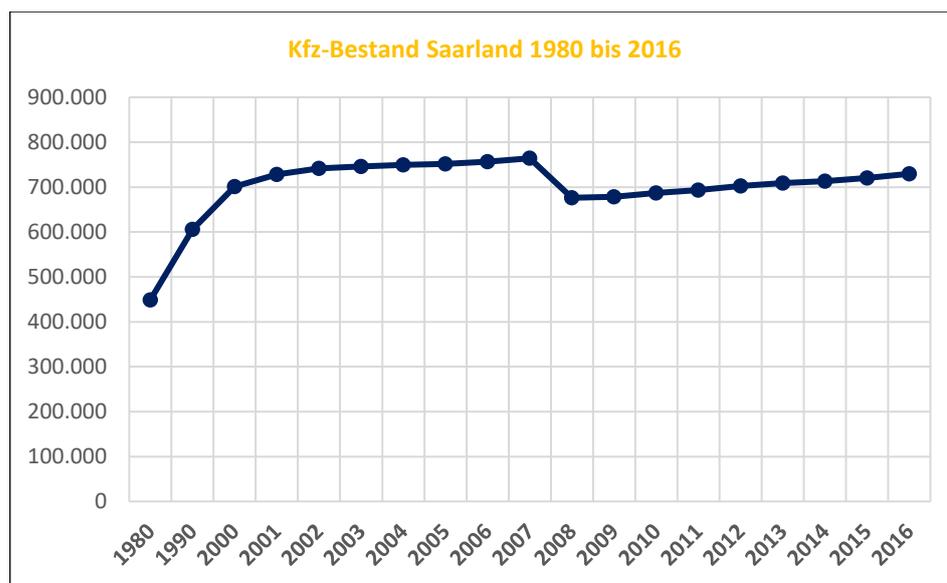


Tabelle 10 gibt einen Überblick, inwiefern sich der Kfz-Bestand auf die einzelnen Kreise und Regionalverbände am Stichtag 01.01.2016 verteilt.

Tabelle 10: Kfz-Bestand am 1. Januar 2016 nach Gemeinden³⁹

Kreise und Regionalverbände	Kfz insgesamt	EW/Kfz	Kfz-Dichte	Pkw-Dichte
Regionalverband Saarbrücken	216.107	1,5	660	564
Kreis Merzig-Wadern	82.541	1,3	794	649

³⁹ Daten vom 31.12.2015: https://www.saarland.de/dokumente/thema_statistik/STALA_BER_HI2-J-15.pdf

Kreise und Regionalverbände	Kfz insgesamt	EW/Kfz	Kfz-Dichte	Pkw-Dichte
Kreis Neunkirchen	97.691	1,4	730	622
Kreis Saarlouis	149.327	1,3	758	643
Saarpfalz-Kreis	111.590	1,3	772	653
Kreis St. Wendel	72.004	1,2	810	665
Saarland	729.260	1,4	732	618

In diesem Zusammenhang nimmt der Regionalverband Saarbrücken mit einem Anteil von 216.107 Kraftfahrzeugen den vordersten Platz ein, mit großem Abstand gefolgt vom Kreis Saarlouis mit 149.327 Kraftfahrzeugen und dem Saarpfalz-Kreis mit 111.590 Kraftfahrzeugen.

Motorisierungsgrad

Im Landkreis Saarlouis waren zum 01.01.2016 insgesamt 126.749 von 149.327 private Personenkraftwagen zugelassen. Somit ergibt sich eine Pkw-Dichte von 643 Pkw/1.000 EW, welche im Vergleich höher liegt als der Bundes- (548 Pkw/1.000 EW) bzw. Landesdurchschnitt (618 Pkw/1.000 EW).

4.1.7

Schul- und Ausbildungsstruktur

Standorte von weiterführenden Schulen, Förderschulen und Schulen für Blinde und Sehbehinderte in den Gemeinden und Städten des Landkreises Saarlouis sind:

Bous	Bistalschule Wadgassen-Bous, Gesamtschule mit den Standorten Hostenbach und Bous
Dillingen	Schule am Römerkastell, Gemeinschaftsschule Sophie-Scholl-Gemeinschaftsschule Albert-Schweitzer-Gymnasium Technisch-Wissenschaftliches-Gymnasium Bildungszentrum Techn.-Gewerbl. Berufsbildungszentrum Förderschule geistige Entwicklung (AWO) Schule am Ökosee, privat
Lebach	Theeltalschule Gemeinschaftsschule Geschwister Scholl-Gymnasium Johannes Kepler-Gymnasium Berufsbildungszentrum Erich-Kästner-Schule, Förderschule Lernen Förderschule für Blinde und Sehbehinderte Louis-Braille-Schule - Staatliche Förderschule für Blinde und Sehbehindert Ruth-Schumann-Schule Staatliche Förderschule für Gehörlose und Schwerhörige
Nalbach	Schule Am Litermont, Gemeinschaftsschule
Rehlingen-Siersburg	Lothar-Kahn-Schule, Gemeinschaftsschule
Saarlouis	Martin-Luther-King-Schule, Gemeinschaftsschule Max-Planck-Gymnasium Robert-Schuman-Gymnasium Gymnasium am Stadtgarten

	Gemeinschaftsschule des Landkreises Saarlouis In den Fliesen Schule Kaufm. Bildungszentrum Techn.-Gewerbl. u. Sozialpflegerisches Bildungszentrum Anne-Frank-Schule, Förderschule Lernen Förderschule soziale Entwicklung
Saarwellingen	Schule an der Waldwies, Gemeinschaftsschule Waldschule, Förderschule geistige Entwicklung
Schmelz	Kettlerschule, Gemeinschaftsschule
Schwalbach	Johannes-Gutenberg-Schule, Gemeinschaftsschule Förderschule Lernen
Überherrn	Schule am Warndtwald, Gemeinschaftsschule
Wadgassen	Bisttalschule Wadgassen-Bous mit den Standorten Hostenbach und Bous
Wallerfangen	Schule am Limberg, Gemeinschaftsschule

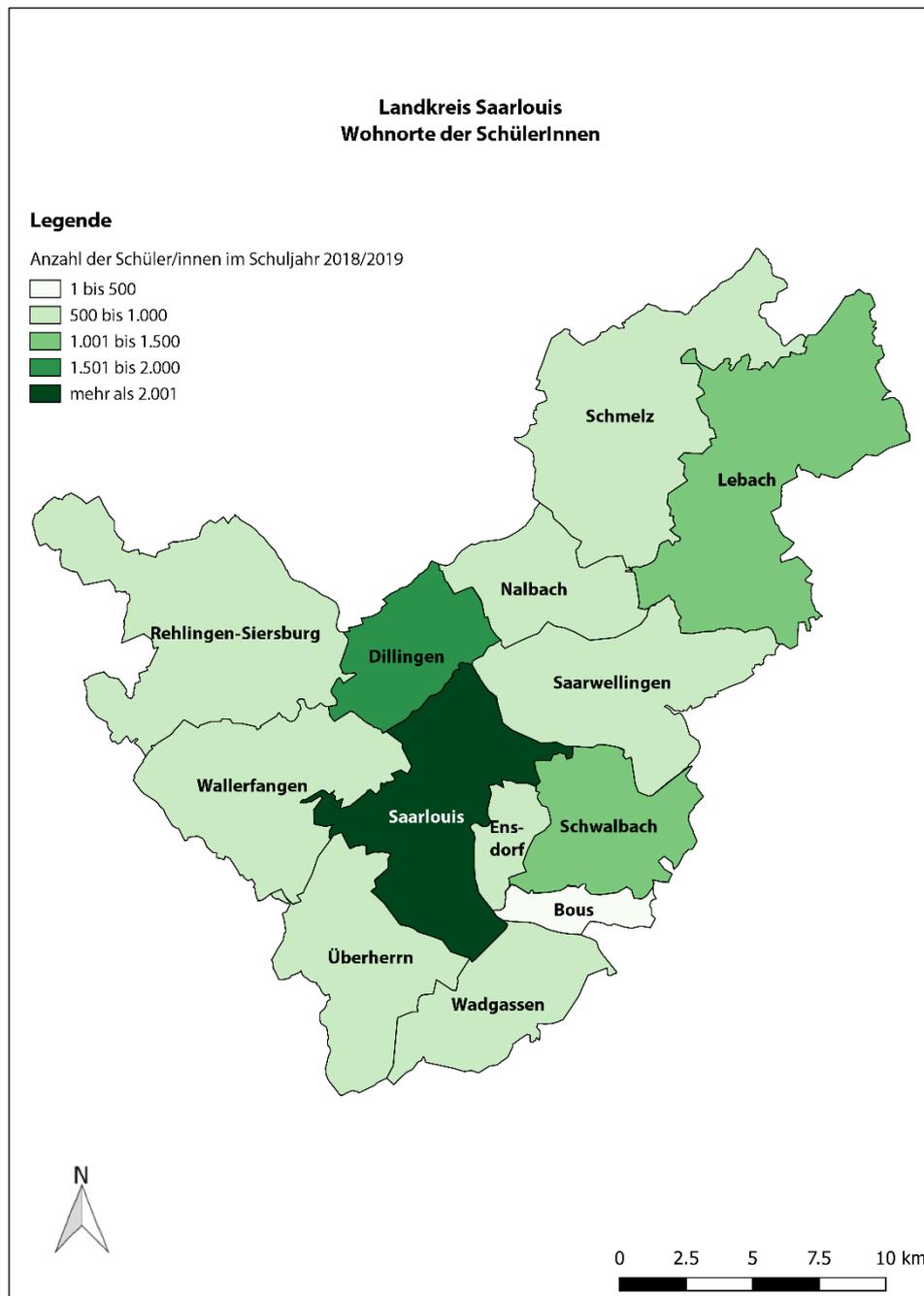
Die in Übersicht aufgelisteten Schulen verteilen sich auf 12 Kommunen und die Kreisstadt Saarlouis. Die Städte Saarlouis, Dillingen und Lebach vereinen davon 23 Schulen in ihren Grenzen.

Schülerinnen und Schüler sind für den ÖPNV eine maßgebliche Nutzergruppe. Die Anzahl der SchülerInnen von weiterführenden Schulen betrug im Jahr 2004 betrug ca. 22.000. Im Schuljahr 2017/2018 ist die Zahl auf ca. 17.000 gesunken. Im Schuljahr 2018/2019 ist insgesamt eine Schüleranzahl von ca. 16.700 SchülerInnen zu verzeichnen. Den größten Anteil an SchülerInnen im Wohnort weist im Vergleich

- **Saarlouis** mit 2.822 SchülerInnen gefolgt von
- **Dillingen** mit 1.649 SchülerInnen auf (vgl. Karte 8).

Dieser Anteil lässt sich aufgrund der großen Schulstandorte erklären.

Karte 8: Anzahl der SchülerInnen Schuljahr 2017/2018



Die Wohn- und Schulstandorte inkl. der SchülerInnen-Anzahl sind in der folgenden Tabelle 11 aufgliedert:

Tabelle 11: Anzahl der SchülerInnen im Schuljahr 2018/19⁴⁰

Wohnorte					
Anzahl der SchülerInnen im Schuljahr 2018/19 Schulen in Trägerschaft des Landkreises Saarlouis*					
Wohnort	Gemeinschafts- schulen	Gymnasien	berufliche Schulen	Förderschulen	Gesamt
Bous	170	111	121	20	422
Dillingen	626	507	472	44	1.649
Ensdorf	180	217	137	13	547
Lebach	238	621	297	22	1.178
Nalbach	249	222	166	24	661
Rehlingen-Siersburg	378	290	274	22	964
Saarlouis	870	1.131	751	70	2.822
Saarwellingen	253	348	219	20	840
Schmelz	326	351	273	25	975
Schwalbach	393	390	346	29	1.158
Überherrn	312	355	226	9	902
Wadgassen	341	305	282	33	961
Wallerfangen	224	275	184	15	698
Summe	4.560	5.123	3.748	346	13.777
aus anderen Kreisen:					
Lkr. Merzig-Wadern	119	150	754	3	1.026
Lkr. Neunkirchen	11	376	185	2	574
Lkr. St. Wendel	4	30	58	0	92
Saar-Pfalz-Kreis	0	0	16	0	16
Regionalverband Saarbrücken	147	375	516	5	1.043
Summe	281	931	1.529	10	2.751
andere Bundesländer:	1	0	37	0	38
aus Frankreich/Luxemburg	23	26	29	0	78
Summe	24	26	66	0	116
Gesamt	4.865	6.080	5.343	356	16.644

* zusätzlich GemS in Abendform (GemS Dillingen) 70
SchülerInnen insgesamt 16.714

4.2 ÖPNV-Daten

4.2.1 Angebot im Fernverkehr (nachrichtlich)

Der NVP berücksichtigt die aus dem Fernverkehrsangebot resultierenden Vorgaben für die Netzbildung und Verknüpfungen mit dem ÖPNV. Die grundsätzliche Entwicklung und Konzeption des Schienenfernverkehrs obliegt jedoch nicht dem Verantwortungsbereich des Landkreises Saarlouis.

Der Landkreis Saarlouis verfügt derzeit über keinen direkten Anschluss an das Netz des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV). Der nächstgelegene Fernver-

⁴⁰ Landkreis Saarlouis, Lieferung vom 10.10.2018.

kehrshalt ist Saarbrücken Hbf (mit ICE/TGV- oder IC/EC-Verbindungen, 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.

Durch die Inbetriebnahme des SÜWEX im Dezember 2014 ist durch die Linie RE1 eine Direktverbindung von Saarbrücken - Saarlouis - Trier nach Koblenz entstanden, wodurch der Anschluss an den Fernverkehr von und nach Norden und nach Mannheim mit dem Fernverkehrs-Anschluss in alle Richtungen gewährleistet ist.

Bereits heute ist der Landkreis Saarlouis an das Netz des Buslinienfernverkehrs angeschlossen (Fernbushaltestelle Saarlouis Hauptbahnhof).

4.2.2 Angebot im Regionalverkehr

Zuständiger Aufgabenträger für die Bestellung und Organisation des regionalen Schienenpersonennahverkehrs ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes.

Zug- und RegioBus-Linien tragen die Hauptverbindungen im Saarland. Im Landkreis Saarlouis befinden sich drei Kursbuchstrecken des SPNV sowie die S1 (vgl. Tabelle 12):

- KBS 681 Saarbrücken - Lebach,
- KBS 685 Trier - Saarbrücken,
- KBS 687 Niedaltdorf - Dillingen und
- S1 Saargemünd - Lebach.

Tabelle 12: Angebot im Regionalverkehr^{41 42}

DB			
KBS	Linien	Betr.	Verlauf
681*	RB 72, RB 76	DB Regio Mitte	Saarbrücken - Illingen - Neunkirchen Hbf/ Lebach-Jabach Lebach-Jabach/Neunkirchen Hbf - Illingen - Saarbrücken
685*	RB 70, RB 71, RB 77, RE 1	DB AG	Trier - Saarbrücken (Saarstrecke) Saarbrücken - Trier (Saarstrecke)
687*	RB 77	DB AG	Niedaltdorf - Dillingen Dillingen - Niedaltdorf
Saarbahn			
Linie	Betr.	Verlauf	
S1**	Saarbahn GmbH	Saargemünd - Saarbrücken - Lebach Lebach - Saarbrücken - Saargemünd	

* Stand 27.11.2017 (für Fahrplanperiode 10.12.17-08.12.2018)

** Stand: 10.12.2018

⁴¹ DB Kursbuchstrecken: <http://kursbuch.bahn.de/hafas/kbview.exe/dn?rt=1&mainframe=search> (letzter Abruf 15.10.2018).

⁴² Saarbahn: http://www.saarbahn.de/fahrplan/flyer_der_einzelnen_linien (letzter Abruf 15.10.2018).

Der Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) plant, bestellt und organisiert als Aufgabenträger die RegioBus-Linien, eine grenzüberschreitende Moselle-Saar Buslinie sowie die Nachtbuslinien. Von den 14 RegioBus-Linien im Saarland tangieren aktuell drei den Landkreis Saarlouis, die Linie R5 verläuft vollständig innerhalb des Kreisgebiets (vgl. Abbildung 5).

Auf der Linie R5 bestehen Montag - Freitag ca. 19 Fahrtenpaare (60'-Takt mit Verdichtungen) sowie Samstag und Sonntag ein 120'-Taktverkehr. Die Linie übernimmt die Grundversorgung zwischen den Städten Lebach, Dillingen und Saarlouis. Auf der R13 Überherrn - Saarbrücken verkehren Montag bis Freitag ca. neun Fahrtenpaare sowie an Samstagen ca. fünf Fahrtenpaare.

Abbildung 5: Netz RegioBus-Linien⁴³



Diese Linie wurde im Jahr 2009 eingerichtet und bedient hauptsächlich in Saarbrücken tätige Berufspendler aus den Gemeinden Überherrn und Wadgassen. Die Aufstellung des Fahrplans ist eindeutig auf diese Personengruppe ausgerichtet. Diese Linie wird aber auch von Student(inn)en, Schüler(inne)n und Umsteigenden in Richtung Völklingen (Haltestelle Hostenbach Sitters) rege genutzt. Seit dem Wegfall der Linie 186 im Bisttal hat die R13 auch Aufgaben im Schülerverkehr zwischen Überherrn und Wadgassen übernommen. Die RegioBus-Linien

⁴³ ZPS: www.zps-online.de/wp-content/uploads/2009/11/09_11_09_xmas_regiobus2.pdf (letzter Abruf 15.10.2018).

R3, R4 und R5 sind Teil des „Lebacher Sterns“ und stellen Anschlüsse in alle Hauptrichtungen sicher (vgl. Karte 9).

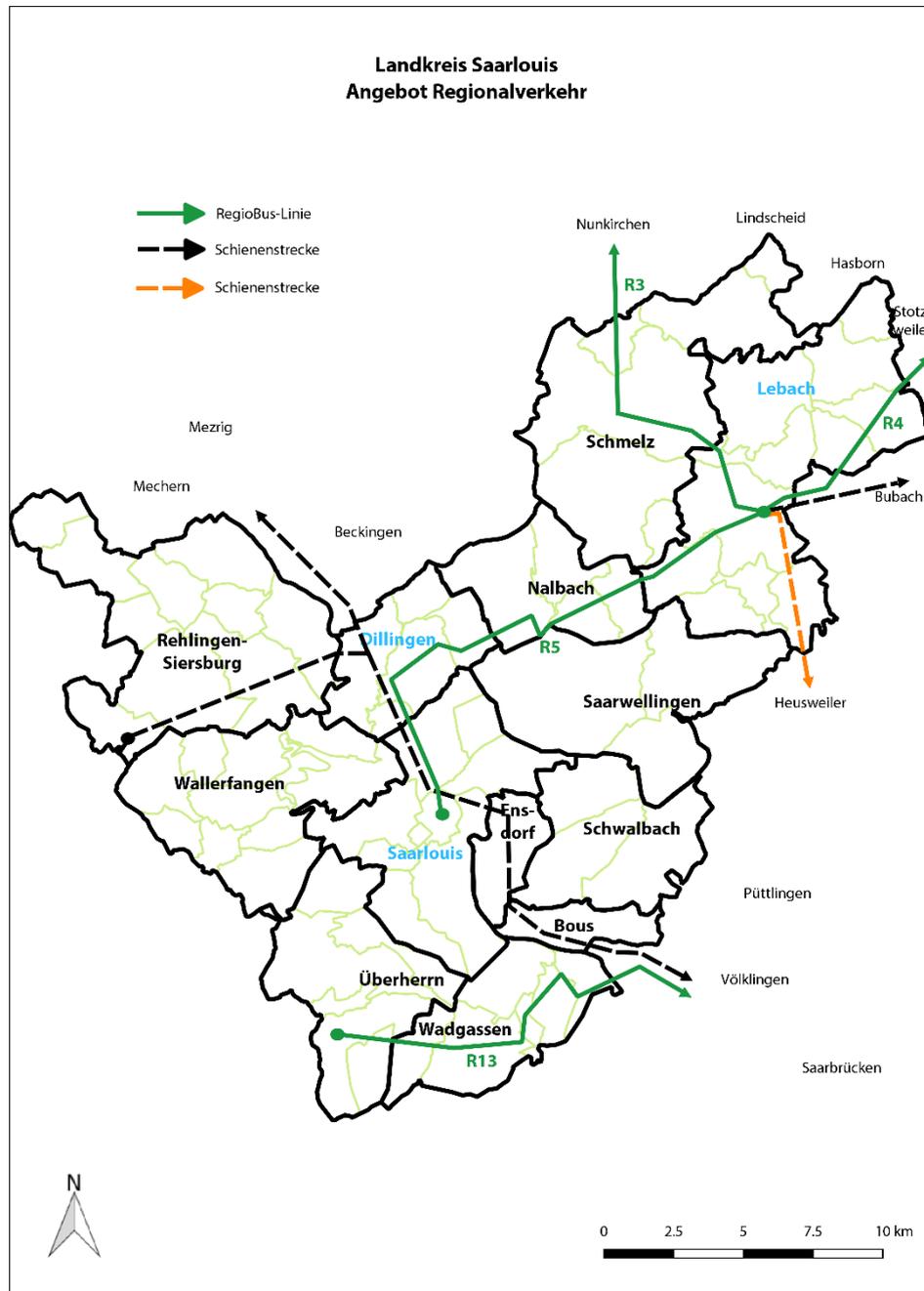
Im Vergleich zum Raum St. Ingbert, Homburg, Neunkirchen und St. Wendel ist der Landkreis Saarlouis im Bereich des SPNV jedoch schlechter gestellt. Dies betrifft die an der Schienenstrecke Saarbrücken – Trier liegenden Kommunen Bous, Ensdorf, Saarlouis und Dillingen wegen fehlender Verbindungen

- von Montag bis Freitag in den Abendstunden ab 19:00 Uhr sowie
- am Wochenende (Samstag und Sonntag).

Dies liegt einerseits überwiegend an der Brechung des Verkehrs der RB 70 in Saarbrücken, die von Montag bis Freitag ab 19:00 Uhr nur noch zwischen Saarbrücken und Kaiserslautern verkehrt. Mit Ausnahme einer Fahrt bis Merzig um 13:01 Uhr verkehrt die RB 70 auch an Wochenenden nur auf diesem Teilstück. Dadurch fehlen auf der SPNV-Achse zwischen Saarbrücken und Trier samstags 17 und sonntags 15 Zugpaare.

Im Rahmen der Fortschreibung des VEP ÖPNV Land soll eine Verbesserung dieser Situation herbeigeführt werden.

Karte 9: Angebot Regionalverkehr



Seitens der DB Regio ist für die Niedtal-Strecke der Zielhorizont angesetzt worden, auf Basis selbst entwickelter Umrüstungslösungen für Dieselfahrzeuge ab dem Jahr 2024 einen ökonomischen und ökologischen Einsatz alternativer Antriebe zu gewährleisten (vgl. EcoTrain).

4.2.3 **Umfang des Angebots im straßengebundenen ÖPNV**

Das Angebot im straßengebundenen ÖPNV gliedert sich im Landkreis Saarlouis in grundsätzlich zwei Teilnetze, für die der Landkreis federführender Aufgabenträger ist. Ebenfalls ist der Landkreis durch ein- und ausbrechende Linien in die Netze benachbarter Aufgabenträger eingebunden.

Im Folgenden wird das Leistungsangebot der KVS gemäß dem Fahrplanangebot 2017/2018 skizziert (vgl. Tabelle 13 bis Tabelle 15).

4. Nahverkehrsplan für den Landkreis Saarlouis
- Fortschreibung -

Tabelle 13: Leistungsangebot Teilnetz 1 (Bestand)

Verlauf	Linie	Fpl-km/a	Betriebszeiten			Grundtakt			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So/Ftg.	Mo-Fr	Sa	So/Ftg.	
Saarlouis - Hbf - Roden - Dillingen - Diefflen - Nalbach - Saarwellingen - Fraulautern - Hbf - Saarlouis	401	268.000	04:15-00:00	04:30-03:00	13:10-23:10	30' +S +Einzelfahrten	30'	60' ¹⁾	inkl. Nachtfahrt Fr auf Sa 00:03-00:59 Uhr
Saarlouis - Hbf - Fraulautern - Ensdorf - Schwalbach - Hülzweiler - Fraulautern - Hbf - Saarlouis	402	208.000	04:15-00:30	04:45-00:30	13:15-00:15	30'	60'	120'	inkl. Nachtfahrt Fr auf Sa 00:35-01:21 Uhr
Saarlouis - Hbf - Fraulautern - Saarwellingen - Nalbach - Diefflen - Dillingen - Roden - Hbf - Saarlouis	403	280.000	04:45-00:30	04:45-00:30	12:00-23:30	30'	30' +Einzelfahrten	60'	So: inkl. Fahrt mit Kleinbus oder Linientaxi 06:57-07:12 Uhr
Saarlouis - Hbf - Fraulautern - Hülzweiler - Schwalbach - Ensdorf - Fraulautern - Hbf - Saarlouis	404	186.000	04:30-22:30	04:30-23:15	12:15-21:15	30' +S +F	60'	120'	So: inkl. Fahrt mit Kleinbus oder Linientaxi 07:17-07:53 Uhr
Saarlouis - Hbf - Fraulautern / Ensdorf - Schwalbach / Abzw. Schwarzenholz - Saarwellingen - Reisbach	405	29.000	06:45-16:00	08:30-14:15	-	Einzelfahrten +S	Einzelfahrten	-	verschiedene Linienwege
Saarlouis - Lisdorf - Ensdorf - Bous - Wadgassen - Hostenbach - Schaffhausen und zurück	406	308.000	04:15-00:00	05:00-00:00	12:00-00:00	Einzelfahrten	30' ²⁾	60'	plus Nachtfahrt Fr auf Sa 00:07-00:52 Uhr
Saarlouis - Picard - Neuforweiler - Altforweiler - Berus - Altforweiler - Bisten - Überherrn	409	152.000	04:45-00:15	04:45-00:15	14:00-00:00 ³⁾	30' +S +F +Einzelfahrten	30' +Einzelfahrten	60'	plus Nachtfahrt Fr auf Sa 00:37-01:05 Uhr
Saarlouis - Wallerfangen - Dillingen - Dillingen Hütte und zurück	410	76.000	04:45-23:30	07:00-20:00	06:00-23:15	60' +Einzelfahrten	60' +Einzelfahrten	Einzelfahrten	
Saarlouis - Beaumarais - Wallerfangen - Dillingen - Beckingen - Rehlingen - Siersburg - Eimersdorf	413	23.000	05:00-22:30	05:00-06:30	-	Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	
Saarlouis - Ensdorf/Lisdorf - Bous - Elm/Schwalbach - Schwarzenholz - Saarwellingen - Reisbach	415	40.000	06:30-14:15	08:30-15:30	-	Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	

4. Nahverkehrsplan für den Landkreis Saarlouis
- Fortschreibung -

Verlauf	Linie	Fpl-km/a	Betriebszeiten			Grundtakt			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So/Ftg.	Mo-Fr	Sa	So/Ftg.	
Überherrn - Bisten - Altforweiler - Berus - Altforweiler - Neuforweiler - Picard - Saarlouis	419	155.000	04:15-23:45	04:15-00:15	12:15-22:00	30' +S +F +Einzelfahrten	30' +Einzelfahrten	60'	So: inkl. Fahrten mit Kleinbus oder Linientaxi
Saarlouis - Beaumaris - Wallerfangen - Dillingen	420	15.000	05:00-23:00	05:00-23:00	12:00-23:15	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	
Gisingen - Kerlingen - Bedersdorf - Ittersdorf - Düren - Felsberg - Picard - Saarlouis und zurück	421	161.000	04:30-21:15	06:00-21:15	11:45-20:30	60' +S +F	120'	120' +Einzelfahrt	
Wallerfangen - St. Barbara - Gisingen - Rammelfangen - Leidingen - Schreckling (F) und zurück	422	89.000	05:30-23:30	05:15-23:30	05:45-23:30	60' +S +F +Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	
Gisingen - Oberlimberg - Kerlingen - Rammelfangen - Ihn - Leidingen - Düren - Ittersdorf - Bedersdorf und zurück	423	94.000	07:30-22:00	05:15-23:45	05:15-23:45	60'/120'	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Nur nach telefonischer Voranmeldung bis spätestens 1 Std. vor Abfahrzeit
Saarlouis - Dillingen - Diefflen - Nalbach - Düppenweiler und zurück	424	74.000	05:30-22:00	07:30-19:45	12:30-17:45	60' +Einzelfahrten +S +F	Einzelfahrten	Einzelfahrten	
Reisbach - Saarwellingen - Schwarzenholz - Schwalbach - Sprengen - Elm - Knausholz - Bous - Völklingen und zurück	425	291.000	04:15-23:15	04:30-23:15	04:30-23:15	60'/120' +S +F	Einzelfahrten	Einzelfahrten	
Bous - Griesborn - Schwalbach - Hülzweiler und zurück	426	12.000	06:00-17:15	-	-	Einzelfahrten +S	-	-	
Schwalbach - Griesborn - Knausholz - Elm - Sprengen - Schwalbach	427	4.000	07:30-13:15	-	-	Einzelfahrten	-	-	nur an Schultagen
Völklingen - Bous - Wadgassen - Lisdorf - Saarlouis und zurück	428	12.000	05:00-23:00	05:00-23:00	05:00-23:00	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	
Friedrichweiler - Differten - Werbeln - Schaffhausen - Wadgassen - Lisdorf - Saarlouis und zurück	429	119.000	04:45-21:00	06:15-21:00	-	60' +S +F +Einzelfahrten	60'	-	

4. Nahverkehrsplan für den Landkreis Saarlouis
- Fortschreibung -

Verlauf	Linie	Fpl-km/a	Betriebszeiten			Grundtakt			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So/Ftg.	Mo-Fr	Sa	So/Ftg.	
Saarlouis - Beaumarais - Picard - Saarlouis	435	42.000	06:15-21:45	06:30-15:45	13:30-18:00	60' +S +F +Einzelfahrten	60'	60' +Einzelfahrt	
Saarlouis - Picard - Beaumarais - Saarlouis	436	34.000	06:30-18:15	06:45-15:00	-	60' +S +F +Einzelfahrten	60' +Einzelfahrten	-	
Saarlouis - Hbf - Roden - Steinrausch - Fraulautern - Hbf - Saarlouis	437	81.000	06:00-21:45	06:00-00:00	12:45-19:45	60' +S	60'/120'	120'	plus Nachtfahrt Fr auf Sa 23:03-23:43 Uhr
Saarlouis - Hbf - Fraulautern - Steinrausch - Roden - Hbf - Saarlouis	438	74.000	05:15-21:00	05:15-22:45	13:45-20:45	60' +S +F +Einzelfahrten	60/120' +Einzelfahrt	120'	4)
Bisten - Überherrn - Friedrichweiler - Differten - Werbeln - Wadgassen - Schaffhausen - Hostenbach und zurück	439	15.000	07:00-17:45	-	-	Einzelfahrten	-	-	nur an Schultagen
Stadtverkehr Dillingen: Dillingen - Pachten - Dillingen	444	29.000	05:00-19:30	05:00-13:45	-	60' +S +F +Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	
Stadtverkehr Dillingen: Dillingen - Pachtener Heide/Dillingen Nord und zurück	445	58.000	06:15-20:00	08:00-14:30	-	60' +S +F +Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	
Stadtverkehr Saarlouis: Saarlouis City - Lisdorf - Holzmühle - Vogelsang - Saarlouis City	446	27.000	07:00-19:30	09:30-18:15	-	60'	120'	-	
Stadtverkehr Saarlouis: Saarlouis City - Vogelsang - Holzmühle - Lisdorf - Saarlouis City	447	26.000	06:45-20:00	10:30-19:15	-	60'	120'	-	

4. Nahverkehrsplan für den Landkreis Saarlouis
- Fortschreibung -

Verlauf	Linie	Fpl-km/a	Betriebszeiten			Grundtakt			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So/Ftg.	Mo-Fr	Sa	So/Ftg.	
AST-Wallerfangen: ab Saarlouis / Dillingen / Wallerfangen nach St. Barbara - Gisingen - Oberlimberg- Rammelfangen - Ihn - Leidingen - Ittersdorf - Düren - Bendersdorf - Kerlingen (N41)	AST	36.000	-	00:00-00:30	-	-	60'	-	Anruf-Sammel-Taxi
AST-Saarwellingen: ab Saarlouis / Saarwellingen nach Saarwellingen / Campus Nobel / Reisbach / Schwarzenholz (N42)	AST	22.000	22:45-04:45	22:45-04:45	09:45-14:30	60'	60'	Einzelfahrten	Anruf-Sammel-Taxi
AST-Wadgassen: von Friedrichweiler - Differten - Werbeln - Schaffhausen - Hostenbach - nach Wadgassen / Bous Bf und zurück	AST	133.000	06:15-23:45	06:15-00:00	06:15-00:00	60'	60'	60'	Anruf-Sammel-Taxi
Schülerverkehr	9xx	227.000				Schulfahrten	-	-	
Summe der Linien im Teilnetz:	34								
Summe der Fahrplankilometer im Jahr (inkl. Schülerverkehr):		3.431.000							

S) Fahrten an Schultagen

F) Fahrten in den Ferien

¹⁾ 06:01 - 06:14 Uhr von Saarlouis ZOB Kleiner Markt nach Dillingen Bahnhof Kleinbus oder Taxi

²⁾ zwischen 17:00 und 23:00 Uhr 60'-Takt

³⁾ Sonntag: inkl. Fahrt mit Kleinbus oder Linientaxi 07:13-07:41 Uhr

⁴⁾ zusätzliche Fahrt nur freitags: 22:03-22:51 Uhr

4. Nahverkehrsplan für den Landkreis Saarlouis
- Fortschreibung -

Tabelle 14: Leistungsangebot Teilnetz 2 (Bestand)

Verlauf	Linie	Fpl-km/a	Betriebszeiten			Grundtakt			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So/Ftg.	Mo-Fr	Sa	So/Ftg.	
Wadern - Dagstuhl - Noswendel - Bardenbach - Büschfeld - Nunkirchen - Michelbach - Schmelz - Lebach und zurück	R3	328.000	03:45-22:30	05:30-02:15	07:30-00:15	60' +S +F	120' +Einzelfahrten	120'	RegioBus
Lebach - Knorscheid - Körperich - Bilsdorf - Nalbach - Dillingen - Roden - Hbf - Saarlouis und zurück	R5	279.000	04:15-23:30	05:15-23:30	07:30-22:30	60' +S +F	120' +Einzelfahrten	120'	RegioBus
Saarlouis - Beaumarais - Wallerfangen - Dillingen - Beckingen - Rehlingen - Siersburg - Eimersdorf	411	147.000	07:30-21:30	-	-	60' +S +F +Einzelfahrten	-	-	
Lebach - Knorscheid - Körperich - Piesbach / Bilsdorf - Nalbach - Dillingen - Saarlouis und zurück	455	36.000	06:45-15:45	-	-	Einzelfahrten	-	-	nur an Schultagen
Biringen - Oberesch - Fürweiler - Gerlfangen / Niedaltdorf / Mechern - Siersburg / Rehlingen - Dillingen - Saarlouis und zurück	462	251.000	04:15-23:45	05:45-00:15	-	Einzelfahrten +S +F	Einzelfahrten	-	verschiedene Linienwege
Lebach - Eidenborn - Falscheid - Hoxberg / Landsweiler - Reisbach / Schwarzenholz - Saarwellingen - Fraulautern - Saarlouis und zurück	463	87.000	05:45-19:15	-	-	Einzelfahrten +S	-	-	
Lebach - Niedersaubach - Rümmelbach - Gresaubach - Limbach - Dorf im Bohnental und zurück	464	86.000	05:15-19:45	05:00-15:45	-	Einzelfahrten +S	Einzelfahrten	-	
Primsweiler - Hüttersdorf - Schmelz - Lebach und zurück	465	40.000	04:15-15:45	-	-	Einzelfahrten +S	-	-	
Saarlouis - Roden - Dillingen - Nalbach - Piesbach - Körperich - Primsweiler - Hüttersdorf - Schmelz und zurück	466	170.000	04:30-23:45	05:30-16:45	-	60' + Einzelfahrten +S	Einzelfahrten	-	

4. Nahverkehrsplan für den Landkreis Saarlouis
- Fortschreibung -

Verlauf	Linie	Fpl-km/a	Betriebszeiten			Grundtakt			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So/Ftg.	Mo-Fr	Sa	So/Ftg.	
Dorf im Bohnental - Limbach - Schattertriesch - Michelbach - Außen - Schmelz und zurück	467	50.000	06:00-20:45	06:15-11:45	-	Einzelfahrten +S	Einzelfahrten	-	
Schmelz - Hüttersdorf - Primswweiler - Schmelz -	468	44.000	08:30-18:15	-	-	60'	-	-	Primsschnurrer
Marktbus Lebach: Dörsdorf - Steinbach - Thalexweiler - Aschbach - Lebach - Gresaubach - Rümmelbach - Niedersaubach - Lebach - Eidenborn - Hoxberg - Falscheid - Landsweiler - Lebach - Aschbach - Thalexweiler - Steinbach - Dörsdorf	469	14.000	08:00-18:45	-	-	60'/120'	-	-	Marktbus Lebach Verkehrt nur donnerstags
Wadern - Dagstuhl - Noswendel - Bardenbach - Büschfeld - Limbach / Morscholz - Steinberg - Weiskirchen - Thailen - Weierweiler / Nunkirchen - Michelbach - Schmelz - Lebach und zurück	470	78.000	05:15-18:00	-	-	Einzelfahrten +S	-	-	
Tholey / Sotzweiler / Überroth - Thalexweiler - Saarbrücken / Lebach / Eppelborn und zurück	473	216.000	05:00-19:45	04:30-12:30	-	Einzelfahrten +S	Einzelfahrten	-	
Summe der Linien im Teilnetz:	14								
Summe der Fahrplankilometer im Jahr:		1.826.000							

S) Fahrten an Schultagen
F) Fahrten in den Ferien

4. Nahverkehrsplan für den Landkreis Saarlouis
- Fortschreibung -

Tabelle 15: Sonstiges Leistungsangebot (ein-/ausbrechende Linien) (Bestand)

Verlauf	Linie	Fpl-km/a	Betriebszeiten			Grundtakt			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So/Ftg.	Mo-Fr	Sa	So/Ftg.	
St. Avold - L'Hopital - Carling - Creutzwal - Überherrn - Bisten	22	k. A.	06:45-19:15	06:45-19:15	-	Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	Keolis 3 Frontières (KF3)-Linie
St. Wendel - Lebach	R4	k. A.	04:30-00:30	07:30-23:30	10:30-22:30	30'	60'	120'	RegioBus
Überherrn - Saarbrücken	R13	k. A.	06:00-21:00	09:15-19:45	-	Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	RegioBus
Saarbrücken - Riegelsberg - Heusweiler - Eiweiler - Landsweiler - Lebach - Schmelz - Hüttersdorf - Körprich - Piesbach - Nalbach - Diefflen - Dillingen	N4	k. A.	03:30-05:30 ¹⁾	03:30-05:30	03:30-05:30	1 Fahrt	1 Fahrt	1 Fahrt	Nach dem Landes-Nachtbustarif
Saarbrücken - Hostenbach - Schaffhausen Wadgassen - Bous - Ensdorf - Lisdorf - Saarlouis - Roden - Hbf - Dillingen - Beckingen - Merzig - Mettlach - Saarhölzbach	N5	k. A.	04:00-05:30 ¹⁾	04:00-05:30	04:00-05:30	1 Fahrt	1 Fahrt	1 Fahrt	Nach dem Landes-Nachtbustarif
St. Wendel - Oberlinxweiler - Remmesweiler - Urexweiler - Marpingen - Alsweiler - Tholey - Theley - Hasborn - Bergweiler - Sotzweiler - Thalexweiler - Aschbach - Neububach - Lebach	N6	k. A.	03:45- 05:30 ¹⁾	03:45-05:30	03:45-05:30	1 Fahrt	1 Fahrt	1 Fahrt	
Saarlouis - Merzig - Nennig - Luxembourg	155	k. A.	05:45-21:45	06:45-20:15	-	60'	Einzelfahrten	-	SaarLuxBus
Lauterbach-Ludweiler-Geislautern-Völklingen-Schulzenfeld- Röchlinghöhe-Bous	184	k. A.	04:45-00:00	03:15-00:15	11:30-21:45	S und F Fahrten	60'	60' +Einzelfahrten	Mo-Fr: AST Sammeltaxi 20:45-00:15 Uhr So: AST Sammeltaxi 03:15-04:45 Uhr
Völklingen - Geislautern - Ludweiler - Werbeln	185	k. A.	04:30-21:00	-	-	60' +S +F +Einzelfahrten	-	-	
(Heidstock -) Völklingen - Wehrden - Hostenbach - Schaffhausen - Wadgassen	186	k. A.	04:30-20:30	04:30-20:30	12:15-21:15	60' +S +F	60'	60' +Einzelfahrt	

4. Nahverkehrsplan für den Landkreis Saarlouis
- Fortschreibung -

Verlauf	Linie	Fpl-km/a	Betriebszeiten			Grundtakt			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So/Ftg.	Mo-Fr	Sa	So/Ftg.	
(Heidstock -) Völklingen - Wehrden - Hostenbach	187	k. A.	07:15-00:00	20:30-23:45	-	60' +S +F	Einzelfahrten	-	Mo-Fr: AST Sammeltaxi 23:32-23:41 Uhr Sa: AST Sammeltaxi 23:30-23:45 Uhr
Lebach - Heusweiler - Püttlingen - Völklingen	190	k. A.	04:30-23:15	04:45-22:45	-	60' +S +F +Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	
Schwarzenholz - Niedersalbach - Heusweiler/Köllerbach - Riegelsberg - Saarbrücken	197	k. A.	06:15-15:00	-	-	Einzelfahrten	-	-	Schulverkehr
Oppen - Reimsbach - Hartgarten - Erbringen - Jonsrath - Haustadt - Beckingen - Merzig/Dillingen - Saarlouis	201	k. A.	05:00-20:00	-	-	Einzelfahrten +S +F	-	-	
Saarlouis - Merzig	202	k. A.	05:30-23:30	05:30-15:30	-	Einzelfahrten +S	Einzelfahrten	-	
Biringen - Silwingen - Mondorf - Mechern - Hilbringen - Merzig	212	k. A.	09:30-20:00	07:45-02:45	17:45-02:45	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	AST Sammeltaxi
Biringen - Mondorf - Hilbringen - Mezrig	215	k. A.	06:00-19:00	-	-	Einzelfahrten +S +F	-	-	
Wehrden - Ludweiler - Lauterbach - Überherrn Erw. RS	886	k. A.	07:00-07:45	-	-	Einzelfahrt	-	-	Verkehrt nur während der Schulzeit Grundschullinie
Hermann Neuberger Halle - Röchling Höhe - Bous	892	k. A.	11:30-11:15	-	-	Einzelfahrt	-	-	Verkehrt nur während der Schulzeit weiterführende Schulen
VK - Ludweiler - Differten - Fweiler	895	k. A.	07:00-16:46	-	-	Einzelfahrten	-	-	Verkehrt nur während der Schulzeit weiterführende Schulen
VK - Hostenbach - Wadgasen	896	k. A.	10:30-14:45	-	-	Einzelfahrten	-	-	Verkehrt nur während der Schulzeit weiterführende Schulen
Saarlouis - Picard - Neuforweiler - Altforweiler - Altforweiler - Bisten - Überherrn - Creutzwald (F) und zurück	MS2	31.000	06:15-19:45	06:45-19:00	-	Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	

¹⁾ in den Nächten von Freitag auf Samstag

4.2.4 Tarif, Vertrieb und Kommunikation

saarVV-Tarif

Seit 2005 verantwortet der Saarländische Verkehrsverbund (saarVV) das Nahverkehrsangebot. Dessen Aufgaben nimmt die Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH (SNS GmbH) wahr.

Die folgenden Verkehrsunternehmen sind im saarVV vertreten:

- Aloys Baron GmbH,
- Bliestalverkehr GbR,
- DB Regio AG,
- KVS GmbH,
- Lay Reisen - on Tour GmbH,
- Marianne Feld GmbH,
- Munz-Wubido GbR,
- Neunkircher Verkehrs GmbH,
- Saar-Mobil GmbH & Co. KG,
- ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH,
- Saarbahn GmbH,
- Saarfürst-Reisen,
- Stadtbus Zweibrücken GmbH,
- DB Regio Bus Mitte,
- vlexx GmbH und
- VVB GmbH.

Der saarVV-Tarif ist ein Wabentarif, bei welchem sich der Fahrpreis einer Fahrt i. d. R. an der Anzahl der durchfahrenen Waben orientiert⁴⁴. Dies gilt auch für die Preisbildung von Fahrten innerhalb einer Wabe. Dabei sind die Waben durch Nummern oder Namen gekennzeichnet⁴⁵.

Für bspw. Fragen zu Produkten stehen Kundenzentren in den folgenden Städten zur Verfügung:

- Blieskastel,
- Großrosseln,
- Homburg,
- Illingen,
- Lebach,
- Losheim-Britten,
- Neunkirchen,
- Püttlingen,
- Saarbrücken,
- Saarlouis,

⁴⁴ vgl. saarVV Wabenplan: <https://saarvv.de/wp-content/uploads/2016/01/saarVV-Wabenplan-2018-www.pdf> (letzter Abruf 08.10.2018).

⁴⁵ vgl. saarVV Tarifbestimmungen: https://saarvv.de/wp-content/uploads/2016/01/saarVV-Tarifbestimmungen_Januar2018-WEB.pdf (letzter Abruf 08.10.2018).

- St. Ingbert,
- St. Wendel und
- Völklingen⁴⁶.

Als weitere Vertriebswege stehen ebenfalls personalbediente Verkaufsstellen, Automaten an Schienenstationen und die saarVV-Kundenhotline zur Verfügung.

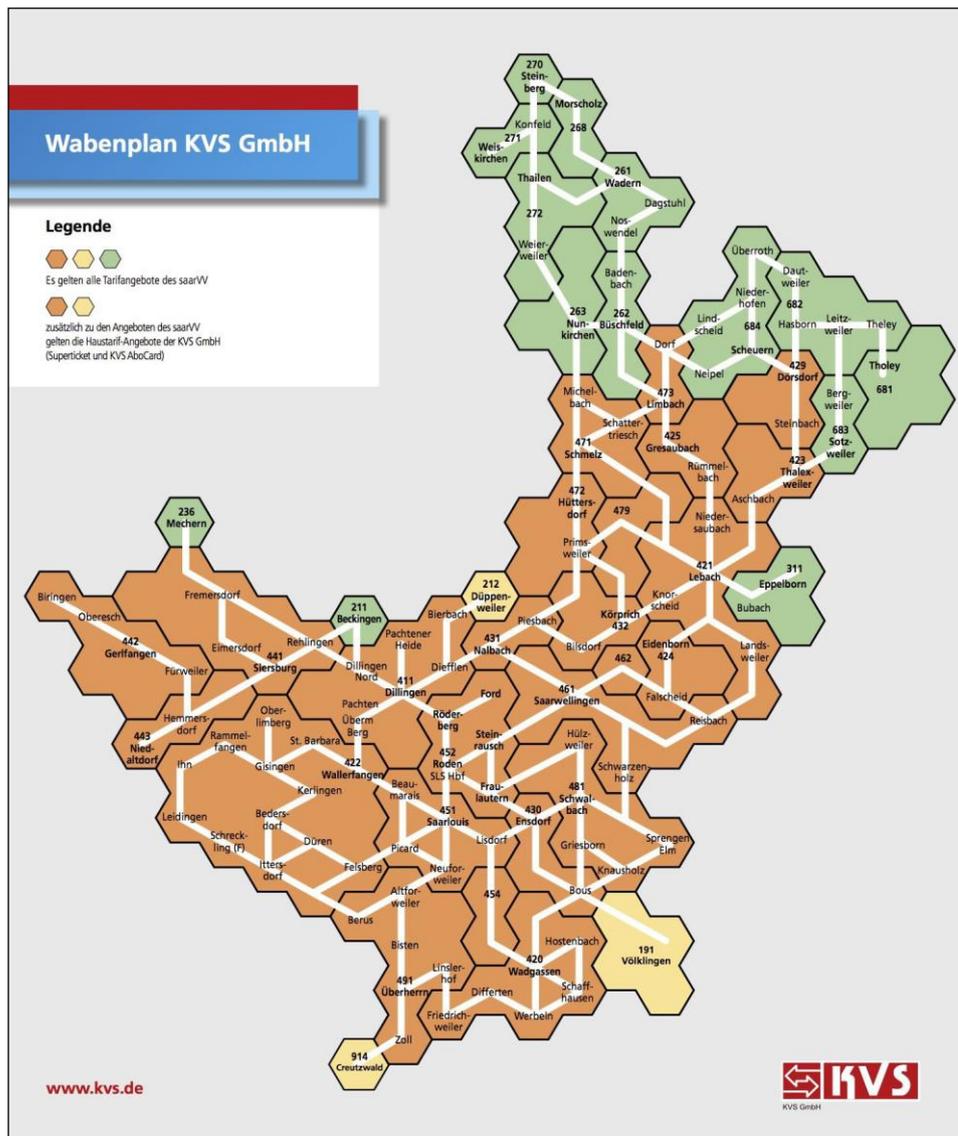
KVS-Tarif

Neben dem Verbundtarif des saarVV bietet die KVS noch einzelne Haustarife für Fahrgäste an (z. B. das KVS Superticket für Schüler/Studenten/Azubis und für Erwachsene als Monatskarte oder im Abo), welche nur die KVS-eigenen Linien nutzen. Die aufgeführten Haustarife sind in den Verbundtarif zu integrieren (vgl. ÖPNVG §4, Abs. 1). Diese gelten für den gesamten Landkreis Saarlouis sowie die angrenzenden Kommunen Völklingen, Düppenweiler und Creutzwald. Dabei orientiert sich die Preisberechnung am Wabenplans des saarVV⁴⁷ (vgl. Abbildung 6).

⁴⁶ vgl. saarVV Kundenzentren: <https://saarvv.de/service/der-saarvv/kundenzentren/> (letzter Abruf 08.10.2018).

⁴⁷ vgl. saarVV Wabenplan: <https://saarvv.de/wp-content/uploads/2016/01/saarVV-Wabenplan-2018-www.pdf> (letzter Abruf 08.10.2018).

Abbildung 6: Wabenplan⁴⁸



Der Vertrieb von Fahrausweisen des Bartarifs und der Zeitkarten erfolgt einerseits auf den Bussen über Busdrucker und andererseits über Vorverkaufsstellen. Dazu betreibt die KVS GmbH am ZOB Kleiner Markt (Kaiser-Friedrich-Ring) ein Kundenzentrum, welches Mo-Fr zwischen 7:15-11:30 und 12:30-15:30 Uhr geöffnet ist. Dort sind Kundenkarten, Abo-Anträge, Zeitkarten des saarVV, KVS-Superticket und Informationsbroschüren erhältlich. Eine weitere KVS-Niederlassung ist in Lebach vorzufinden, welche unterschiedliche Öffnungszeiten an den Wochentagen Dienstag, Donnerstag und Freitag hat⁴⁹.

⁴⁸ Vgl. KVS Wabenplan: <http://kvs.de/tickets-tarife> (letzter Abruf 30.10.2018).

⁴⁹ KVS Kundenzentren/Öffnungszeiten: <http://kvs.de/kundenzentrum/oeffnungszeiten> (letzter Abruf 29.10.2018).

4.2.5

Weitere Angebote zur Personenbeförderung

Zu den weiteren Angeboten zur Personenbeförderung neben dem klassischen ÖPNV zählen Taxiunternehmen, Mietwagenanbieter und spezifische Schulbusfahrten im Landkreis Saarlouis.

In diesem Zusammenhang stellen Taxiunternehmen aufgrund ihrer Anzahl im Landkreis Saarlouis einen gewichtigen Anteil als sonstige Personenbeförderungsmöglichkeit dar. Im gesamten Landkreis gibt es aktuell 31 Taxi-Angebote zur Personenbeförderung (vgl. Tabelle 16 und Karte 10).

Tabelle 16: Übersicht weiterer Angebote zur Personenbeförderung⁵⁰

Unternehmen/Angebot	Straße	PLZ	Ort	Telefon
Taxi u. Mietwagen Lafontaine	Saarbrücker Str. 63	66359	Bous	06834 922922
Roesler GmbH Taxi	Dillinger Str. 29	66763	Dillingen/Saar	06831 77777
Funkmietwagen Dillingen	Werderstraße 154	66763	Dillingen/Saar	06831 7060807
TDG Taxi Dillingen GmbH	Pachtener Str. 26	66763	Dillingen/Saar	06831 488870
Taxibetrieb Bernd, Noss	Mühlenweg 2	66806	Ensdorf	06831 5131
Taxi Ruschel-Willie	Am Markt 10	66571	Eppelborn	06881 80380
Taxi Hans Peter Weber	Lebacher Str. 121	66265	Heusweiler	06806 608283
TAXI Schmidt	Zum Hallenbad 36	66822	Lebach	06881 2433
TDG Taxi Dillingen GmbH	Pickardstraße 16	66822	Lebach	06881 3030
Julius Naumann	Koblenzer Str. 104	66822	Lebach	06881 6930
Taxi & Mietwagenservice Lebach	Am Bahnhof 5	66822	Lebach	06881 8807770
Alwin Jung	Saarstraße 112	66809	Nalbach	06838 1355
C. Koch	Gisinger Str. 25	66780	Rehlingen-Siersburg	06835 2288
Taxi-Pulchen Albert Schmitt GmbH	Saarwellinger Str. 61	66740	Saarlouis	06831 84444
Taxi Andres	Zur Saarmühle 14	66740	Saarlouis	06831 88888
Funkmietwagen UDER GmbH	Industriestraße 8	66740	Saarlouis	06831 460061
Taxi Noss	Kaiser-Friedrich-Ring 10	66740	Saarlouis	06831 5132
Mein Taxi Saarlouis GmbH	Titzstraße 2	66740	Saarlouis	06831 1555
Rollstuhl- und Krankenbeförderung Schmidt Saarlouis	Wallerfanger Str. 39	66740	Saarlouis	0800 4171819
Taxibetrieb Noss	Jahnstraße 25	66740	Saarlouis	06831 5132
Jürgen Lessel	Im Weihergarten 3	66793	Saarwellingen	06838 81366
Schaeidt GmbH	Trierer Str. 69	66839	Schmelz	06887 7171
Taxi Erklenz	Meisenweg 5	66839	Schmelz	06887 5660

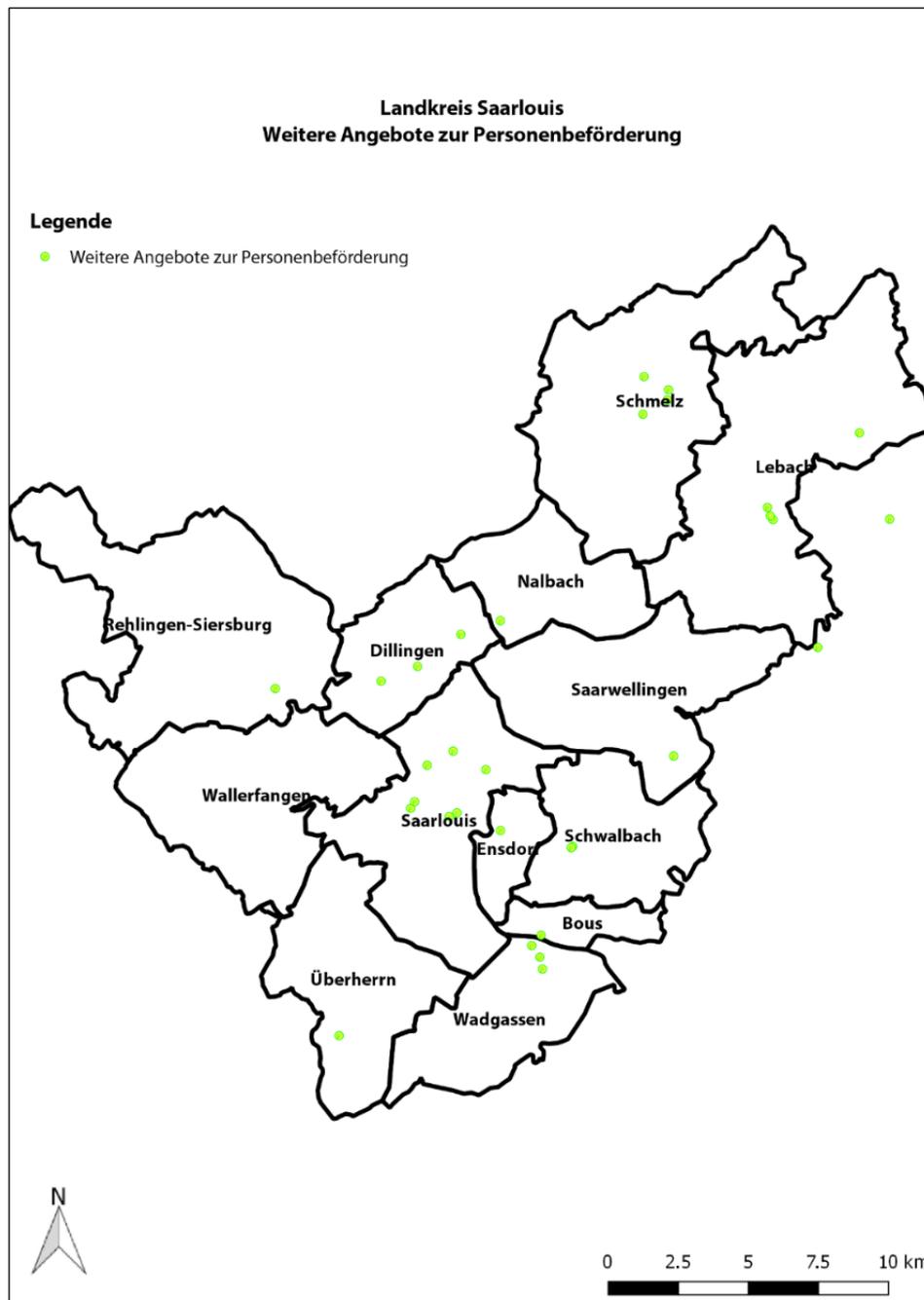
⁵⁰ vgl. Karte 10

4. Nahverkehrsplan für den Landkreis Saarlouis
 - Fortschreibung -



Unternehmen/Angebot	Straße	PLZ	Ort	Telefon
Taxi Christ	Taubenweg 7	66839	Schmelz	06887 5660
Helmut Staudt	Kettelerstraße 36	66839	Schmelz	06887 889794
Taxi Concord	Hauptstraße 165	66773	Schwalbach	06834 9619982
Taxi Gutemiene	Hauptstraße 155	66773	Schwalbach	06834 5676555
Taxi Blaumeiser	Alleestraße 24	66802	Überherrn	06836 6518
Taxi Concord	Saarstraße 20	66787	Wadgassen	06834 41001
Mietwagen Wadgassen	Lindenstraße 62	66787	Wadgassen	06834 5678833
AST Anruf-Sammeltaxi	Treppenstraße 45	66787	Wadgassen	06834 49903

Karte 10: Weitere Angebote zur Personenbeförderung



Darüber hinaus sind im Landkreis Saarlouis sowohl europäische/internationale (z. B. Sixt, Europcar) als auch private Autovermietungen vertreten.

Die Schulbusfahrten sind präzise auf entsprechende Schulen und deren Schülerströme zugeschnitten. Diese Busse sind mit 900er Liniennummern gekennzeichnet und nicht im öffentlichen Linienfahrtenbuch aufgeführt. 900er-Linien stehen nach §42 PBefG jedoch auch anderen Fahrgästen zur Verfügung. Fahrten der 900er Linien lassen sich im Internet abrufen.⁵¹

⁵¹ vgl. <http://kvs.de/services/schulbus>

5 Anforderungsprofil

In dem folgenden Kapitel werden die grundsätzlichen Festlegungen zum Verständnis des ÖPNV im Landkreis Saarlouis abgeleitet. Diese werden durch die Definition der Netzstruktur und der Angebots-, Qualitäts- und Organisationsvorgaben für den ÖPNV konkretisiert. Dieses Anforderungsprofil stellt das Rahmenkonzept für den ÖPNV im Landkreis Saarlouis dar und legt die verbindlichen Standards fest.

Die maßgeblichen verkehrspolitischen Ziele für den NVP werden nachfolgend zusammengefasst. Die wesentlichen Zielsetzungen für den Landkreis Saarlouis leiten sich aus den folgenden Vorgaben ab:

- Bundesrechtliche Gesetzgebung,
- Landesrechtliche Gesetzgebung,
- Übergeordnete Landesplanung und Regionalplanung und
- Kommunalpolitische Konzepte und Zielvorstellungen.

5.1 Verkehrspolitische Ziele

Die maßgeblichen im Rahmen der Fortschreibung des NVP zu berücksichtigenden gesetzlichen Zielvorgaben leiten sich einerseits aus dem PBefG und andererseits aus dem ÖPNVG des Saarlandes ab.

Gemäß der bundesrechtlichen Gesetzgebung § 8 Abs. 3 PBefG definiert der Aufgabenträger die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes sowie dessen Umweltqualität und Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen i. d. R. in einem NVP. Dabei hat der NVP:

- die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit bis 01. Januar 2022 zu berücksichtigen,
- Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen,
- die Beteiligung der vorhandenen Unternehmer bei der Aufstellung des NVP zu gewährleisten und
- die Anhörung der Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände sowie die angemessene und diskriminierungsfreie Berücksichtigung ihrer Interessen sicherzustellen.

Grundsätzlich bildet der NVP den Rahmen für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Saarlouis. Weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt des NVP werden im ÖPNVG des Saarlandes geregelt. Diese landesrechtlichen Anforderungen werden gemäß ÖPNVG § 11 Abs. 2 definiert. Dabei sind bei der Aufstellung des 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,
- für sehbeeinträchtigte und gehinderte Menschen im ÖPNV die Gewährleistung einer uneingeschränkten Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs,
- 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) und
- gemeinsame Definition grenzüberschreitender Verbindungen mit den angrenzenden Gebietskörperschaften in Deutschland, Frankreich und Luxemburg.

Unter Berücksichtigung der Vorgabe leiten sich ebenfalls aus dem ÖPNVG des Saarlandes grundlegende Ziele und Leitlinien für die Gestaltung des ÖSPV im Landkreis Saarlouis ab.

5.2 Ziele aus übergeordneten Planungen und weitere Anregungen

Neben den gesetzlichen Zielvorgaben sind ebenfalls die Vorgaben aus den übergeordneten Planungsinstrumenten zu berücksichtigen. Der NVP soll dabei die ÖPNV-relevanten Zielsetzungen aus der Landes- und Regionalplanung beachten.

Aus dem **Landesentwicklungsplan (LEP)** des Saarlandes sind daher die ÖPNV-relevanten Ziele und Grundsätze abzuleiten. Diese lauten wie folgt:

Erhöhung der Tragfähigkeit des ÖPNV	Das Ziel ist die Erhöhung der Tragfähigkeit des ÖSPV insbesondere in Verbindung zu raumordnerischen Siedlungsachsen, um eine bestmögliche Anbindung und Abwicklung zu erreichen.
Erhaltung und Gewährleistung der Erreichbarkeit zentraler Orte	Die Erhaltung und Gewährleistung der Erreichbarkeit zentraler Orte soll über den ÖPNV gewährleistet werden. Ebenso sollen die Ziele des ÖPNV mit der Raumordnung in Einklang gebracht werden.
Erreichbarkeit der Mittelzentren	Innerhalb des Verflechtungsbereichs der Mittelzentren ist eine Erreichbarkeit in ca. 30 Minuten mit dem ÖPNV anzustreben.
Sicherung eines leistungsfähigen ÖPNV-Systems	Um zentrale Orte in ihrer Funktion weiterhin zu stärken, ist darauf zu achten, dass ein leistungsfähiges ÖPNV-System etabliert ist. Somit ist eine Sicherung bzw. Verbesserung der Erreichbarkeit zentraler Orte durch die Tragfähigkeit des ÖPNV gesichert.

Verbindung zentraler Orte	Ebenfalls ist die Verknüpfung zentraler Orte durch ein leistungsfähiges Nahschnellverkehrssystem mit Vorrang des SPNV (mit Taktverkehr) vor dem ÖSPV zu gewährleisten.
ÖPNV als Alternative	Der ÖPNV soll weiterhin gesichert und verbessert werden, so dass er als flächensparende und umweltschonende Alternative zum MIV angenommen werden kann.
Verknüpfung von Siedlungsentwicklung und ÖPNV-Entwicklung	Die Schwerpunktbildung der Siedlungstätigkeit soll unter Berücksichtigung der Leitlinien des ÖPNVs zur Verminderung und Vermeidung des MIV-Verkehrsaufkommens beitragen.
Abstimmung kommunaler Planungen und Maßnahmen mit den Erfordernissen des ÖPNV	In die kommunale Planung und Ausgestaltung von Maßnahmen soll vermehrt auch die Bedeutung des SPNV aufgenommen werden.
Sicherstellung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen	Sinnvolle Zuordnung der Funktionen Wohnen, Arbeiten und Versorgen, in Verbindung mit einem angemessenen ÖPNV-Angebot.
Konzentration der Siedlungsentwicklung an Standorten mit guter Anbindung an das ÖPNV-Netz	Neben der Anbindung von ÖPNV und SPNV soll ebenfalls innerhalb der Siedlungsentwicklung auch die gute Erschließung von Rad- und Fußwegen aufgenommen werden.

Das Saarländische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr konzipiert für den ÖPNV den neuen **Verkehrsentwicklungsplan (VEP ÖPNV)**:

Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans ÖPNV⁵²	Bestandteile des neuen VEP ÖPNV sind die Ausgestaltung des Fahrtenangebots des SPNVs und des Buslinienetzes der R-Linien und MS-Linien. Ebenfalls soll auch die Notwendigkeit des Ausbaus der Infrastruktur und landesweite Qualitätsstandards für Bus und Bahn definiert werden.
-----------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Sowohl das **Saarländische Klimaschutzkonzept** als auch das **Klimaschutzkonzept des Landkreises Saarlouis** benennen den Verkehr als wichtigen Bestandteil, um Mobilität und Verkehr nachhaltig weiterzuentwickeln:

Saarländisches Klimaschutzkonzept	<p>„Das Saarland ist für weniger als ein Tausendstel der weltweit emittierten Treibhausgase verantwortlich. Dennoch trägt auch das Saarland Verantwortung für den weltweiten Klimaschutz und will seinen Beitrag dazu leisten...“.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung Ausstoß von Treibhausgasen und Kohlendioxid • sparsamer und effizienter Umgang mit fossilen Rohstoffen und die verstärkte Nutzung von erneuerbaren Energien • Technologien, Produkte und Dienstleistungen zur effizienten Energienutzung vorantreiben (Deutschland als Hochtechnologieland) <p><u>„Beides dient nicht nur dem Klimaschutz, sondern schont auch die natürlichen Ressourcen und macht die Energieversorgung langfristig sicherer und umweltverträglicher.“</u></p> <p>Ziel: Reduzierung nationaler Treibhausgasemissionen bis 2020 um 40%</p>
------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

⁵² <https://www.vep.saarland/start/> (letzter Zugriff: 02.08.2018).

Klimaschutzkonzept des Landkreises Saarlouis	<p>Ziel ist es, im Sinne des lokalen nachhaltigen Handelns, Projekte mit dem Anspruch der Treibhausgasemissionen über ein Gesamtkonzept sowie durch ein Akteursnetzwerk einfacher realisieren zu können.</p> <p>→ Reduzierung von Treibhausgasemissionen → Anteil an Erneuerbaren Energien erhöhen Einführung alternativer Antriebe (E-Bus)</p> <p>Bisherige Klimaschutzaktivitäten (Bsp.):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestaltung und Pflege von Grünflächen an Verwaltungsgebäuden, Schulen, touristischen Einrichtungen • Organisation des jährlichen Kreis-Umweltpreises • Organisation „Unser Dorf hat Zukunft“
-----------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

5.3 Grundsätzliche Festlegungen

Es werden nachfolgend die Grundsätze zur Rolle, Ausgestaltung und Planung des ÖPNV im Landkreis Saarlouis basierend auf den Ausführungen des ÖPNVG § 3 aufgeführt (vgl. Tabelle 17).

Tabelle 17: Grundsätzliche Festlegungen für den ÖPNV (Auswahl)

Bereich	Grundsätze/Vorgaben/Ziele
ÖPNV und Daseinsvorsorge	<p>„Öffentlicher Personennahverkehr ist Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Er soll der umweltverträglichen Siedlungs- und Raumentwicklung sowie der Herstellung und Sicherung möglichst gleichwertiger Lebensbedingungen dienen und als Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Die Sicherung eines ausreichenden Angebots im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.“ (§ 3 Abs. 1 ÖPNVG Saarland)</p>
Vorrang des ÖPNV	<p>„Dem öffentlichen Personennahverkehr soll bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden, soweit dies zur Ordnung der nahverkehrlichen Verbindungen erforderlich ist, dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt.“ (§ 3 Abs. 6 ÖPNVG Saarland)</p>
Anforderungen an den ÖPNV	<p>„Eine regelmäßige und zuverlässige Bedienung, möglichst kurze Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit, Sicherheit, kundenfreundliches Verhalten, Sauberkeit und aktuelle Fahrgastinformationen, ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem sowie ausreichende Kapazitäten sind als wichtigste Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs anzustreben. Technische Lösungen zur Steigerung der Nutzerfreundlichkeit des Systems und zur Senkung bestehender Zugangshemmnisse sollen weiterentwickelt und eingesetzt werden.“ (§ 3 Abs. 4 ÖPNVG Saarland)</p>

Bereich	Grundsätze/Vorgaben/Ziele
<p>Verknüpfung mit dem SPNV</p>	<p>„Der Schienenpersonennahverkehr soll als Grundangebot des öffentlichen Personennahverkehrs ausgestaltet und so mit dem Straßenpersonennahverkehr verknüpft werden, dass durchgehende, weitest möglich einem Integralen Taktfahrplan entsprechende Verkehrsangebote gewährleistet werden. Parallelverkehr durch straßengebundene Nahverkehrsangebote soll weitestgehend vermieden werden.“ (§ 3 Abs. 3 ÖPNVG Saarland)</p>
<p>Verknüpfung mit der Raumordnung/ Stadtplanung</p>	<p>„Bei Planungen ist auf eine angemessene Anbindung der Wohngebiete an Arbeitsstätten, Versorgungs- und Dienstleistungszentren, soziale und kulturelle Einrichtungen sowie Erholungsgebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln hinzuwirken. Die Verkehrsunternehmen sind frühzeitig in die Planungen einzubeziehen.“ (§ 3 Abs. 5 ÖPNVG Saarland)</p>
<p>Übergang zum ÖPNV</p>	<p>„Um die Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu fördern, soll - sofern ein verkehrlicher Bedarf besteht - der möglichst frühzeitige Übergang vom Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr durch entsprechende Infrastrukturmaßnahmen unterstützt werden.“ (§ 3 Abs. 7 ÖPNVG Saarland)</p>
<p>Umwandlung Freigestellter Verkehr</p>	<p>„Sonderformen des Linienverkehrs sollen grundsätzlich in den öffentlichen Personennahverkehr überführt werden. Der freigestellte Schüler- und Kindergartenverkehr soll in den öffentlichen Linienverkehr nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes integriert werden, es sei denn, dass die Beförderung mit Schulbussen wirtschaftlicher oder sachgerechter ist. Dies gilt sinngemäß auch für die Beförderung von Berufstätigen.“ (§ 3 Abs. 8 ÖPNVG Saarland)</p>
<p>Übergreifende Abstimmung der Länder</p>	<p>„Das Saarland ist die historisch gewachsene Brücke zwischen Deutschland und Frankreich. Die in den letzten Jahrzehnten ausgebauten Frankreichkompetenz ist eine große Chance für die Zukunft und die Eigenständigkeit des Saarlandes. Die unternehmerischen Verflechtungen saarländischer Betriebe durch Zweig- und Nebenstellen in der Nachbarregion und umgekehrt erfordern eine enge Verzahnung der Arbeitsmärkte und der beruflichen Ausbildung. Ebenso erfordert der grenzüberschreitende Einkaufs- und Freizeitverkehr ein leistungsstarkes öffentliches Verkehrsangebot. Entsprechend der Frankreichstrategie der Regierung des Saarlandes sind daher zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität und der wirtschaftlichen Dynamik in der Region leistungsstarke Nahverkehrsverbindungen im öffentlichen Personennahverkehr auf Straße und Schiene erforderlich. Daher gilt es, den öffentlichen Personennahverkehr zwischen beiden Ländern in Abstimmung mit den zuständigen Behörden in Frankreich auszubauen und zu stabilisieren.“ (§ 3 Abs. 2 ÖPNVG Saarland)</p>

Bereich	Grundsätze/Vorgaben/Ziele
Barrierefreiheit im ÖPNV	<p>„Die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationssysteme sollen bei Neuinvestitionen dem Stand der Technik und den Belangen des Umweltschutzes sowie den Anforderungen an Sicherheit und Barrierefreiheit entsprechen; im Übrigen sind die anerkannten Regeln der Technik zu verwenden. Die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, sind zu berücksichtigen. Die Anforderungen aus § 8 Absatz 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes zur Erreichung von Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 sind vorrangig umzusetzen.“ (§ 4 Abs. 4 ÖPNVG Saarland)</p> <p>„Im Nahverkehrsplan sind insbesondere entsprechend § 8 Absatz 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, wobei Ausnahmen konkret benannt und begründet werden müssen.“ (§ 11 Abs. 2 Nr. 4 ÖPNVG Saarland)</p> <p>„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.“ (§ 8 Abs. 3 Satz 4, 5 PBefG)</p>

5.3.1 Barrierefreiheit im ÖPNV

Der ÖPNV im Landkreis Saarlouis ist weiterhin dahingehend auszugestalten, als dass er mit dem Ziel der gesetzlichen Barrierefreiheit im Einklang ist. Insofern ein Bauvorhaben umgesetzt werden soll, das im Rahmen städtebaulicher und infrastruktureller Interessen ausgestaltet wird, ist eine Prüfung vorzunehmen, die die finanziellen und betrieblichen Anforderungen untersucht. Dies ist insbesondere bei Neubaugebieten und größeren solitären Bauvorhaben zu beachten.

Die Herstellung eines vollständig barrierefreien ÖPNV umfasst alle Systembereiche des öffentlichen Verkehrs. Dies betrifft im ÖSPV des Landkreises Saarlouis:

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

Ebenfalls ist das für Sehbehinderte, „Zwei-Sinne-Prinzip“ als zentrales Element zur Erreichung von Barrierefreiheit (vgl. DIN 18040-1 bzw. DIN 18040-3 i. V. m. DIN 32984, DIN 32986 und DIN 18041) zu beachten und in die Planung miteinzubeziehen.

Um die Prioritäten festlegen zu können, welche der Bushaltestellen vorrangig neuzugestalten sind, sind die Haltestellen in 3-5 Kategorien zu gliedern. Maßgeblich für die Kategorisierung sind die folgenden Kriterien:

- **Fahrgastzahlen** (Ein- und Aussteiger), soweit verfügbar,

- **Fahrplanangebot** (Zahl der Abfahrten und regelmäßige Umsteigebeziehungen),
- **Lage** der Haltestellen (zu ÖPNV-relevanten Zieleinrichtungen).

Neben der Ausstattung der Haltestelle gemäß BOKraft mit Beschilderung (Zeichen 224 StVO reflektierend, Name der Haltestelle, Nummern der abfahrenden Linien mit Richtungs-/Zielangabe, Verbundlogo, ggf. Logo des/der abfahrenden Unternehmen), Schildermast, Fahrplanaushang und Abfallbehälter sind folgende Ausstattungsmerkmale für eine barrierefreie Haltestelle wesentlich:

- **Erhöhter Bordstein** im Bereich der Ein- und Ausstiegstüren: 16-20 cm Höhe Oberkante mit genopppter und möglichst breiter Trittfläche.
- **Gute Anfahrbarkeit** der Haltestelle, so dass der Abstand zwischen Bus und Bordstein im Bereich der Türen max. 5 cm beträgt (ideal ist ein Abstand von max. 2 cm); als hilfreich für die Anfahrbarkeit haben sich Rundprofilsteine (sog. „Kasseler Sonderbord“) vieler Orts bewährt.
- Taktile und kontrastreiche **Bodenindikatoren** und Leitelemente.
- Ausreichend **breite Haltestellenfläche**, um auch Rollstuhlfahrern, ggf. in Verbindung mit der Klapprampe des Busses, eine ausreichende Beweglichkeit zu ermöglichen (Mindestbreite Gehweg/Aufenthaltsbereich, frei von jeglichem Mobiliar: 1,50 m).
- **Gut lesbares** und verständliches **Fahrplanlayout** der Aushänge (ideal ist 1x DIN A3 hoch je Linie, da Schriftgrößen unter 12 Punkt und Farbkombinationen bzw. Farbkontraste ggf. nicht wahrgenommen werden können) bei mittlerer Höhe der Fahrplanaushänge von 1,35 m.
- Bei gleichzeitiger Befestigung von **Fahrplanaushängen** und **Abfallbehälter** an einem Mast ist der Abfallbehälter so anzuordnen, dass die Zugänglichkeit und Lesbarkeit des Fahrplans nicht beeinträchtigt wird.
- **Gute Beleuchtung** der Haltestelle, insb. Ausleuchtung der Fahrplanaushänge, Empfehlung 25-50 lux.
- **Sitzgelegenheit** mit Armlehne für das erleichterte Aufstehen.
- **Witterungsschutz** (soweit baulich am Ort der Haltestelle möglich), transparent, mit integrierter Sitzgelegenheit, Beleuchtung und Fahrplanvitrine, angeordnet mit der offenen Seite zur Straße.
- **Dynamische Fahrgastinformationsanzeigen** (DFI) zumindest an wichtigen Haltestellen (gemäß Kategorisierung, s. oben) mit Ansagefunktion auf Knopfdruck („Text-to-Speech“; Anforderungsknopf muss für Sehbehinderte auffindbar und erreichbar sein).
- **Fahrgastinformationsstelen** oder -säulen an stark frequentierten Haltestellen und Umsteigehaltestellen (mit integrierter Beschilderung und DFI-Anzeigern).

Ausnahmetatbestände zur vollständigen Barrierefreiheit:

- Die Längsneigung im Bereich der barrierefreien Haltestellen und Zuwege darf 6 % nicht überschreiten. Ist aus topographischen Gründen eine höhere Längsneigung zwingend, kann die betroffene Haltestelle nicht vollständig barrierefrei ausgebaut werden.
- Des Weiteren kann es bei bestimmten Haltestellen vorkommen, dass aus verschiedenen Gründen eine vollständige Barrierefreiheit nicht

möglich oder sinnvoll umzusetzen ist (z. B. Haltestelle außer Orts an unbefestigtem Fahrbahnrand, Haltestelle auf Privatgelände, Haltestelle nur temporär oder zur Probe eingerichtet). Die betroffenen Haltestellen sind ggf. in einer eigenen Kategorie zusammenzufassen und ggf. die Gründe für den Verzicht auf vollständige Barrierefreiheit in Stichworten zu erläutern.

Bezüglich des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen bis zum Jahr 2022 ist festzustellen, dass im gesamten Landkreis Saarlouis 693 von insgesamt 1.066 aller Haltepositionen (Bussteige⁵³) entsprechend ausgebaut sein werden. Das macht einen Anteil von 65,0 % aus (vgl. Tabelle 19).

Auch die finanzielle Leistungsfähigkeit der einzelnen Kommunen kann einen Ausnahmetatbestand darstellen, da diese Baulasträger für die Errichtung und den Umbau von Haltestellen sind.

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. Grundsätzlich hat die Ausgestaltung dem Stand der Technik ebenso zu entsprechen, wie den Anforderungen an die Barrierefreiheit und Sicherheit.

In Anhang B sind die eingetroffenen Stellungnahmen der einzelnen Gemeinden zum barrierefreien HST-Ausbau ausgewertet. Es sind die Haltestellen aufgeführt die

- dauerhaft nicht barrierefrei ausgebaut werden sollen und
- wo ein geplanter Ausbau erst ab 01.01.2022 vorgesehen ist.

Nachfolgend wird eine Kategorisierung der Haltestellen vorgenommen, basierend auf der Definition der Verknüpfungspunkte im Achsen-Schema (vgl. Abbildung 7), deren Gliederung bereits grob die o. g. Kriterien zur Kategorisierung widerspiegelt. Die Gliederung erfolgt somit in folgenden 5 Kategorien:

- (1) Verknüpfungspunkt 1. Ordnung – zentrale Busbahnhöfe und Haltestellen an stärker frequentierten Bahnhöfen,
- (2) Verknüpfungspunkt 2. Ordnung – weitere zentrale Haltestellen mit wichtiger Verknüpfungsfunktion bzw. an sonstigen Bahnhöfen gelegen,
- (3) Verknüpfungspunkt 3. Ordnung – weitere Haupt- und Verknüpfungshaltestellen in zentraler Lage innerhalb der Städte und Gemeinden,
- (4) Verknüpfungspunkt 4. Ordnung – wichtige Haltestellen in Stadt- und Ortsteilzentren,
- (5) Sonstige Haltestellen innerhalb und außerhalb der Siedlungsbereiche.

Die Kategorisierung ist vorläufig und soll als Orientierungshilfe bei der Priorisierung von Haltestellenausbauten dienen. Je nach Entwicklung der verkehrlichen und städtebaulichen Gegebenheiten in den Städten und Gemeinden können auch abweichende Prioritäten begründet und gesetzt werden.

⁵³ Jede Haltestelle umfasst in der Regel 2 Bussteige (mindestens 1 Bussteig). Busbahnhöfe umfassen mehrere Bussteige.

Die folgende Tabelle 18 ordnet den genannten Kategorien und damit verbundene Empfehlungen für Ausstattungsstandards – wie zuvor im Kapitel erläutert – zu. Die vollständige oder teilweise Umsetzung der Standards liegt im Rahmen der jeweils örtlichen Gegebenheiten im Ermessen der Baulastträger:

Tabelle 18: Haltestellen je Kategorie mit Ausstattungsstandards

Kategorie	Stadt/Gemeinde: Haltestellen (Bus)	Empfohlene Ausstattungsstandards
1	Dillingen: Bahnhof Saarlouis: Hbf, ZOB/Kleiner Markt	erhöhter Bordstein, gute Anfahrbarkeit, Bodenindikatoren, breite Haltestellenfläche, gute Beleuchtung, Fahrplanaushänge mit gut lesbarem Layout, Abfallbehälter, Sitzgelegenheit, Witterungsschutz, Fahrgastinformationsstelen, Anzeige/Ansage Fahrgastinformationen in Echtzeit
2	Bous: Bahnhof Nalbach: Kirche Saarwellingen: Schlossplatz Wadgassen: Saarstraße	erhöhter Bordstein, gute Anfahrbarkeit, Bodenindikatoren, breite Haltestellenfläche, gute Beleuchtung, Fahrplanaushänge mit gut lesbarem Layout, Abfallbehälter, Sitzgelegenheit, Witterungsschutz, Fahrgastinformationsstelen, Anzeige/Ansage Fahrgastinformationen in Echtzeit
3	Ensdorf: Rathaus Lebach: Dörsdorf Kirche Schmelz: Brücke Schwalbach: Albero-Schule Rehlingen-Siersburg: Fremersdorf Kindergarten, Hemmersdorf Ortsmitte, Rehlingen Grundschule, Siersburg Burgstraße, Siersburg Bahnhof Überherrn: Bisten Neues Rathaus, Altforweiler Kirche Wadgassen: Schaffhausen Sengsterstraße Wallerfangen: Rathaus	erhöhter Bordstein, gute Anfahrbarkeit, Bodenindikatoren, breite Haltestellenfläche, gute Beleuchtung, Fahrplanaushänge mit gut lesbarem Layout, Abfallbehälter, Sitzgelegenheit, Witterungsschutz, Anzeige/Ansage Fahrgastinformationen in Echtzeit
4	Dillingen: Diefflen Kirche Lebach: Thalexweiler Abzweig Steinbach Nalbach: Bildsdorf Kirche, Körprich Kirche Rehlingen-Siersburg: Biringen Ortsmitte, Eimersdorf Römerstraße, Fürweiler Abzweigung, Gerlfangen Kirche, Niedaltdorf Kirche Saarlouis: Lisdorf Holzmühler Straße Saarwellingen: Schwarzenholz Markt Schmelz: Dorf im Bohnental Dewes, Hüttersdorf Lehnert, Limbach Abzweig Gresaubach, Primsweiler Brücke Schwalbach: Hülzweiler Kirche Überherrn: Felsberg Felsberger Hof Wallerfangen: Düren Ortsmitte, Gisingen Abzweig Oberlimberg, Ihn Im Pfarrgarten, Ittersdorf Fedik	erhöhter Bordstein, gute Anfahrbarkeit, Bodenindikatoren, breite Haltestellenfläche, gute Beleuchtung, Fahrplanaushänge mit gut lesbarem Layout, Abfallbehälter, Sitzgelegenheit, nach Möglichkeit Witterungsschutz
5	übrige Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Saarlouis	erhöhter Bordstein, gute Beleuchtung, Fahrplanaushänge mit gut lesbarem Layout, Abfallbehälter, nach Möglichkeit Sitzgelegenheit und/oder Witterungsschutz

Tabelle 19: Barrierefreier Ausbau von Haltepositionen^{54 55}

Stadt/Gemeinde:	Bous	Dillingen	Ensdorf	Lebach	Nalbach	Rehlingen-Siersburg	Saarlouis	Saarwellingen	Schwalbach	Schmelz	Überherrn	Wadgasen	Wallerfangen	Gesamt
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
Haltepositionen insgesamt:	26	124	28	59	47	48	236	71	79	105	68	72	103	1.066
davon werden/wurden														
1.) nicht ausgebaut	9	1	6	24	10	6	69	18	68	27	15			253
2.) bis 2016 ausgebaut	10	32	0	14	18	10	127	8	11	12	19	6	9	276
3.) in 2017 ausgebaut	2	17	4	10	0	10	0	5		18	6	0	10	82
4.) in 2018 ausgebaut	1	17	4	10	10	5	10	12			7	4	12	92
5.) in 2019 ausgebaut	1	19	4	0	9	5	10	8			7	20		83
6.) in 2020 ausgebaut	2	19	4	1		5	10	8			7	20		76
7.) in 2021 ausgebaut	1	19	6	0		7	10	12			7	22		84
8.) noch nicht geplant										48			72	120
davon bis 2022 ausgebaut	17	123	22	35	37	42	167	53	11	30	53	72	31	693
prozentualer Anteil	65%	99%	79%	59%	79%	88%	71%	75%	14%	29%	78%	100%	30%	65%

⁵⁴ Datenherkunft vom Landkreis Saarlouis: Abfrage der einzelnen Kommunen (Mai 2017 bis März 2018), Stand März 2018.

⁵⁵ nach § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG bis zum 01.01.2022.

5.3.2 Rolle des ÖPNV als Mobilitätsträger

Der ÖPNV im Landkreis Saarlouis hat eine ausreichende Verkehrsbedienung der Bevölkerung im Rahmen der Daseinsvorsorge für das gesamte Kreisgebiet sicherzustellen. Innerhalb des Kreisgebiets und entlang der Verkehrsachsen ist der ÖPNV mit dem Ziel zu fördern und auszubauen, dass er hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Nachfrage für eine Bewältigung des Verkehrsaufkommens vorrangig vor dem MIV sorgen kann. Grundsätzlich sind neben der Bewältigung des Berufs- und Ausbildungsverkehrs attraktive ÖPNV-Verbindungen zwischen Wohnbereichen und Versorgungsschwerpunkten, sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie Freizeit- und Erholungsstätten herzustellen. Marktchancen von Standorten mit touristischem Potenzial sind durch entsprechend ausgerichtete Mobilitätsangebote zu unterstützen.

5.3.3 Wahrnehmung der Aufgabenträgerfunktion

Die Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft obliegt dem Landkreis Saarlouis und hier dem Aufgabengebiet (AG) 81 als koordinierende Stelle. Zielsetzungen sind die Sicherung und Verbesserung von Angebot und Qualität des ÖPNV im Landkreis Saarlouis. Dies erfolgt zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge sowie der Weiterentwicklung des gesellschaftlichen Nutzens und der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV.

5.3.4 ÖPNV im Landkreis Saarlouis

Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur und des Angebotes hat den Anforderungen der räumlichen Planung zu entsprechen, insbesondere unter dem Gebot sozialer Belange, des Umweltschutzes und der Wirtschaftlichkeit. Dabei sind zur ÖPNV-Anbindung im Rahmen städtebaulicher Maßnahmen wirtschaftlich und verkehrlich angemessene Lösungen zu finden, um Bevölkerung und Gästen von Beginn der Nutzung an eine Entscheidung zugunsten des ÖPNV bei ihrer Verkehrsmittelwahl zu erleichtern.

Umgekehrt soll sich künftig auch die Gebietsentwicklung selbst, gerade im Hinblick auf Entscheidungen über die zu verwendenden Flächen und die zu entwickelnden Gebietsformen, vorrangig am bestehenden ÖPNV-Angebot und an den Möglichkeiten für einen effizienten ÖPNV-Ausbau bestehender Angebote orientieren. Hierdurch sollen Lösungen vermieden werden, die vom ÖPNV nur wirtschaftlich ungünstig erschlossen werden können.

5.4 Netzstruktur

Das ÖPNV-Netz besteht aus dem ihm zu Grunde liegenden Linien, Haltestellen und insbesondere Knoten- bzw. Verknüpfungspunkten, an denen mehrere Linien räumlich und zeitlich miteinander abgestimmt sind. Sollen bestimmte Knotenpunkte die Funktion als Umsteigehaltestelle erfüllen, muss dort die räumliche und zeitliche Verknüpfung der Linien vorgesehen werden. Dieses Ziel wird durch aufeinander abgestimmte Fahrpläne der einzelnen Linien an definierten Knotenpunkten realisiert. Hierbei sollen sowohl attraktive Umsteigevorgänge mit möglichst kurzen Wartezeiten als auch maximale Anschlussmöglichkeiten in alle Richtungen erreicht werden.

5.4.1 Hierarchische Netzgliederung

Das Gesamtnetz im Landkreis Saarlouis, bestehend aus den regionalen und lokalen Verkehren, wird im folgenden Kapitel als hierarchische Netzgliederung gemäß den Aufgaben der einzelnen Linien definiert. Hinsichtlich der Verkehrsaufgabe und Funktion jeder einzelnen Linie entscheidet das Erfüllen der benannten Charakteristika und die Zuordnung zur Funktion maßgeblich über die Zuteilung zur jeweiligen Hierarchieebene.

Nach funktionalen Kriterien lässt sich das ÖPNV-Netz des Landkreises Saarlouis in zwei Netzebenen - Grundnetz und Ergänzungsnetz - unterteilen. Dabei werden jeweils dem Grund- und Ergänzungsnetz unterschiedliche Funktionen der einzelnen Linienangebote zugeteilt. Diese Unterteilung ist aus Tabelle 20 zu entnehmen.

- Die Linien im **Grundnetz** gewährleisten die grundlegende Erschließung des Landkreises Saarlouis an allen Wochentagen.
- Die **Ergänzungslinien 1. Ordnung** dienen der Verdichtung, Feinerschließung und Ergänzung des Grundnetzes im Kreisgebiet.
- Die **Ergänzungslinien 2. Ordnung** dienen überwiegend der Bedienung der Schul- und Ausbildungsstandorte.
- Die **Freizeit-/Nachtlinien** erfüllen überwiegend die Funktion der nächtlichen Erschließung des Landkreises Saarlouis.
- **AST-Verkehre** sind reine Bedarfsverkehre, überwiegend im Nachtverkehr.

Tabelle 20: Funktionale Netzgliederung im ÖSPV

Netzebene	Funktion	Charakteristik	Linienzuordnung
Grundnetz	Regionallinie		R3, R4, R5, R13, 155
	Lokale Linie (Nachbarortsverkehr)	Tägliche Bedienung Mo-So, Taktverkehr, Angebotsorientierung	190, 184-187, 401, 402, 403, 404, 406, 410, 420, 409, 419, 421, 422, 435
	Stadtverkehrslinie		437, 438
Ergänzungsnetz	Ergänzungslinie 1. Ordnung	Bedienung Mo-Sa oder Mo-Fr, Ergänzung zum Grundnetz oder nachfrageorientiertes Grundangebot, ggf. Taktverkehr, ggf. bedarfsgesteuerte Bedienung	201, 202, 405, 411, 423, 424, 425, 428, 429, 436, 444, 445, 446, 447, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 473, 190,
	Ergänzungslinie 2. Ordnung	Bedienung Mo-Fr, nachfrageorientierter Verkehr, Schul-/ Ausbildungsverkehr, ggf. bedarfsgesteuerte Bedienung	197, 413, 415, 426, 427, 439, 455, MS2
	Freizeit-/Nachtlinie	Saisonales oder Wochentags-abhängiges Angebot zu touristischen Zielen bzw. im Nachtverkehr	N4, N5, N6
	Anrufdienst	Bedarfsgesteuertes, flächenhaftes, nicht an einen Linienweg gebundenes Angebot	AST-Wallerfangen (N41), AST-Saarwellingen (N42), AST-Wadgassen

5.4.2

Verknüpfungspunkte und Schnittstellen

Die wesentlichen Knotenpunkte zur Verknüpfung der Linien werden in diesem Kapitel benannt. Eine optimale zeitliche und räumliche Verknüpfung ist insbesondere an Umsteigepunkten zwischen Linien mit übergeordneter Funktion im Verkehrsnetz (z. B. SPNV, Regionallinien) und den Linien mit vorrangiger Bedeutung der Erschließungsfunktion innerhalb des Landkreises Saarlouis erforderlich.

Gemäß ihrer Bedeutung lassen sich die Verknüpfungs- und Umsteigepunkte in folgende Ordnungsfunktionen eingrenzen:

- **1. Ordnung:** Zentrale Haltestelle mit bedeutender Funktion im Verkehrsnetz, an der räumliche und zeitliche abgestimmte ÖPNV-Netzverknüpfungen zwischen mehreren Verkehrsmitteln und Linien bestehen.
- **2. Ordnung:** Haltestelle mit räumlicher ÖPNV-Verknüpfung, zeitlich i. d. R. nicht abgestimmt (mit und ohne Schnittstelle zum Individualverkehr).

In der folgenden Tabelle 21 sind die Verknüpfungspunkte innerhalb des Landkreises Saarlouis kategorisch nach den Einteilungen in die unterschiedlichen

Ordnungen unter Berücksichtigung der jeweiligen Linien aufgelistet. Ferner sind ausgewählte Verknüpfungspunkte außerhalb des Landkreises Saarlouis einzusehen.

Tabelle 21: ÖPNV-Verknüpfungspunkte

Zuordnung	Verknüpfungspunkt	Verknüpfung Linien
1. Ordnung	Saarlouis Hauptbahnhof	401, 402, 403, 404, 405, 413, 437, 438, 455, 462, 463, 466, N5, R5
	Saarlouis Kleiner Markt	401, 402, 403, 404, 405, 406, 409, 410, 411, 413, 415, 419, 420, 421, 422, 428, 429, 435, 436, 437, 438, 446, 447, 455, 462, 463, 466, MS2, N5, R5, 155, 201, 202
	Dillingen Bahnhof	DB, 155, 201, 202, 401, 403, 410, 411, 413, 420, 424, 444, 445, 455, 462, 466, N5, R5
	Lebach Bahnhof	DB, 190, 455, 463, 464, 465, 469, 470, 473, R3, R4, R5, R14, S1
	Saarwellingen Schlossplatz	401, 403, 405, 415, 425, 463
	Bous Bahnhof	406, 415, 425, 426, 428, N5
2. Ordnung	Fremersdorf Geisbachhalle	202, 411, 462
	Siersburg Bahnhof	DB, 411, 462
	Wallerfangen Rathaus	410, 411, 422
	Schmelz Brücke	465, 466, 467, 468, 470, R3
	Limbach Sportplatz	464, 467, 470, 473
	Wadgassen Saarstraße	429, 415, 428, 406, 186, 439
	Werbeln Bahnhof	429, 439, AST Wadgassen, R13
	Bisten Neues Rathaus	MS2, 409, R13, 419, 409, 439

Außerhalb des Landkreises Saarlouis - Auswahl:

Verknüpfungspunkt	Verknüpfung Linien
Völklingen	DB, 186, 425, 428
Beckingen Bahnhof	411, 462, 202, 201

5.4.3 Parkplatzangebot und Park+Ride

Insgesamt existieren in der Stadt Saarlouis 6.683 Parkplätze innerhalb des Äußeren Rings, wobei mehr als die Hälfte gebührenfrei ist. Davon sind um die 2.350 Parkplätze an das Parkleitsystem der Stadt angeschlossen⁵⁶.

Ebenfalls weist der Landkreis Saarlouis weitere Schnittstellen und Verknüpfungen zum Individualverkehr auf. Dies äußert sich unter dem Motto „schnell, bequem, kostenlos“ der Park+Ride-Möglichkeiten. Dies umfasst im Wesentlichen vier Park+Ride-Möglichkeiten (Stand Dezember 2016)⁵⁷:

- AS Rehlingen „Schauinsland“ mit 49 Plätzen,
- AS Dillingen - Mitte mit 71 Plätzen,
- AS Saarwellingen mit 33 Plätzen,
- AS Schwalbach mit 61 Plätzen,
- AS Saarlouis-Lisdorf 30 Plätze,
- AS Wadgassen mit 39 Plätzen,
- AS Schwalbach-Schwarzenholz mit 51 Plätzen und

⁵⁶ Stadt Saarlouis: <https://www.saarlouis.de/deine-stadt/einkaufen/parken-in-saarlouis/> (letzter Abruf 30.07.2018).

⁵⁷ Landesbetrieb für Straßenbau Saarland - Mitfahrerparkplätze 2016: https://www.saarland.de/dokumente/thema_verkehr/Karte_der_Mitfahrerparkplaetze.pdf (letzter Abruf 15.10.2018).

- AS Lebach-Tanneck mit 15 Plätzen.

5.5 Erschließung und Verkehrsbedienung

Im folgenden Kapitel werden die Erschließungs- und Bedienungsstandards für den gesamten Landkreis Saarlouis festgelegt.

5.5.1 Erschließungsstandards

Der Erschließungsqualität zugrunde liegenden Standards für den Landkreis Saarlouis orientiert sich grundsätzlich an den Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)⁵⁸. In Anlehnung an diese Leitlinie wurden für alle Städte und Gemeinden im Landkreis Saarlouis eine untere Einzugsgrenze von 300m und eine obere Einzugsgrenze von 600m festgelegt, um übergreifend einheitliche Standards für den gesamten Landkreis Saarlouis zu definieren.

Die nachfolgend ausgewiesenen Luftlinienentfernungen werden dabei 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 (vgl. Tabelle 22).

Tabelle 22: Erschließungsstandards nach VDV-Empfehlung

Erschließungsstandards	
Festlegung für den Landkreis Saarlouis	
max. Einzugsbereiche von Haltestellen des ÖSPV	300m - 600m
max. Einzugsbereiche von Haltestellen des SPNV	600m -1000m

Aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen ist eine vollständige Abdeckung aller Nutzflächen (z. B. Siedlungs- oder Industrieflächen) nicht immer möglich, weshalb eine Fläche als erschlossen gilt, wenn mind. 80 % der Bevölkerung innerhalb der definierten Einzugsradien lebt oder berufstätig ist.

5.5.2 Bedienungsstandards

Die Bemessung der Bedienungsqualität richtet sich nach den Anforderungen seitens der zu erwartenden Nachfrage, die über den Tag variiert. Zur Differenzierung werden bestimmte Verkehrszeiten an den einzelnen Verkehrstagen zu Grunde gelegt. Dabei wird im Landkreis Saarlouis zwischen Neben- und Schwachverkehrszeit (NVZ und SVZ gemäß Tabelle 23) an den einzelnen Verkehrstagen unterschieden. Die zeitliche Zuordnung der Verkehrszeiten mittels Betriebszeitfenster ist ebenso abgebildet. In Tabelle 24 sind darüber hinaus die jeweils zu gewährleistenden Taktfolgen definiert.

⁵⁸ VDV-Schrift Nr. 4, 6/2001.

Tabelle 23: Betriebszeitfenster nach Verkehrszeiten

Verkehrstag	NVZ	SVZ	Nachtverkehr
Festlegung für den Landkreis Saarlouis			
Mo-Fr	06:00 - 20:00 Uhr	04:00 - 06:00 Uhr 20:00 - 01:00 Uhr	-
Sa	07:00 - 18:00 Uhr	04:00 - 07:00 Uhr 18:00 - 01:00 Uhr	00:00 - 05:00 Uhr
So	-	04:00 - 01:00 Uhr	00:00 - 05:00 Uhr

Grundsätzlich sind die in Tabelle 23 und Tabelle 24 bestehenden Bedienungsstandards als Mindeststandards zu gewährleisten, insofern sich durch nachfolgende Ausführungen kein Ergänzungs- oder Konkretisierungsbedarf ergibt. Dieses Regelangebot kann ggf. auch durch Überlagerungen mehrerer Linien erreicht werden.

Tabelle 24: Regelangebot nach Verkehrsachsen und Verkehrszeiten

Achse	Verkehrstag	Richtwert	
		NVZ	SVZ
B*	Mo - Fr	30'/60'	60'/120'
	Sa	60'/120'	60'/120'
	So/Ftg.	-	120'
C/D*	Mo - Fr	30'/60'	60'/120'
	Sa	60'/120'	60'/120'
	So/Ftg.	-	60'/120'

* vgl. Kapitel 6.2

5.6

Qualitätsstandards

Der Landkreis Saarlouis definiert die dargelegten **Anforderungen** und **Standards** im Rahmen der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen (gem. § 8 Abs. 3 PBefG). Die nachfolgend genannten Standards gelten sowohl für die Liniengenehmigungen haltende Verkehrsunternehmen als auch vollumfänglich für deren mit der Leistungserbringung beauftragte Subunternehmer.

Für die Linien in der federführenden Zuständigkeit des ZPS werden - zum Teil abweichend von den Ausführungen der nachfolgenden Kapitel - die Qualitätsstandards, wie durch die ZPS-Verbandsversammlung beschlossen, in der jeweils aktuell gültigen Fassung verbindlich festgelegt⁵⁹. Diese umfassen neben der Definition der RegioBus-Linien (R-Linien) Aussagen zu Qualitätskriterien für diese Linien in den Bereichen:

- Bedienungsqualität,
- Fahrzeugqualität,
- Anforderungen an das Fahrpersonal,
- Tarif,
- Tariftreue,

⁵⁹ vgl. ZPS: http://www.vgs-online.de/wp-content/uploads/2012/10/Qualitaetskriterien-RegioBus_WEB-Version.pdf (letzter Abruf 15.10.2018).

- Kundenservice und Vertrieb,
- Fahrgastzählungen,
- Marketing,
- Vertragssteuerung und
- sonstige Anforderungen.

5.6.1 Haltestellen

In der folgenden Tabelle 25 sind die Anforderungen und Standards zum übergreifenden Thema „Haltestellen“ aufgeführt. Darin werden Anforderungen an die Ausstattung der Haltestellenmaste, Haltestellenschilder, Aushangfahrpläne sowie die Wartung und Pflege von Aushängen und Fahrgastinformationen, Fahrplänen und Haltestellen präzisiert.

Tabelle 25: Anforderungen und Standards Haltestellen

Haltestellen		
Ausstattung	Haltestellenmast	- Haltestellennamen - Linienbezeichnung(en) - Name Verkehrsunternehmen und - Name Verkehrsverbund
	Haltestellenschild	- Haltestellennamen - Linienbezeichnung(en) - Name Verkehrsunternehmen und - Name Verkehrsverbund
	Aushangfahrplan Je abfahrender Linie	- Hinweis auf die nächste Vorverkaufsstelle - Tarifstandort - Wabenummer - Richtungsbezogene Reichweite des Kurzstreckenfahrplans und - QR-Code als Link zum Online-Aushangfahrplan bei Saarfahrplan.de mit Echtzeitdaten
Wartung und Pflege	Aushänge und Fahrgastinformationen	- vom Verkehrsunternehmen zu erstellen.
	Fahrpläne	- bei Änderungen und Fahrplanwechsel an allen Haltestellen rechtzeitig zu erneuern.
	Haltestellen	- regelmäßig zu kontrollieren (Lesbarkeit und Aktualität des Fahrplans) - ggf. diese unverzüglich auszutauschen.

5.6.2 Fahrzeuge

In der aufgeführten Tabelle 26 sind die Anforderungen und Standards bezüglich der Verwendung eingesetzter Fahrzeugtypen festgelegt. Diese Anforderungen und Standards sind verbindlich.

Tabelle 26: Anforderungen und Standards Fahrzeuge

Fahrzeuge		
geeignet nach Fahrgastaufkommen und Streckenführung	Gelenkbusse	ca. 18 m Länge
	Standardlinienbusse	ca. 12 m Länge
	Midibusse	ca. 10 m Länge
	Minibusse	ca. 8 m Länge
Fahrzeugalter	Das Durchschnittsalter der gesamten Fahrzeugflotte darf nicht mehr als 7 Jahre betragen.	
	Das maximale Alter der eingesetzten Fahrzeuge darf 10 Jahre nicht überschreiten.	
	Bei Gelenkbussen, die in der Regel nur in den Verkehrsspitzenzeiten (Schüler- und Berufsverkehr) eingesetzt werden, darf das Fahrzeugalter ausnahmsweise bis zu 15 Jahren betragen.	
Fahrzeugeinsatz	Die Abdeckung des Regelfahrplans ist ohne Ausfallzeiten sicherzustellen.	
	Es sind ausreichend zusätzliche Fahrzeuge als Reserve (z. B. für die Betriebs- und Werkstattreserve) vorzuhalten.	
	Es sind ausschließlich Busse einzusetzen, welche die Rahmenvorgaben zur Barrierefreiheit gem. § 4 BGG erfüllen. Im Bedarfsfall werden Großraumfahrzeuge, wie z. B. Gelenkbusse, eingesetzt.	
Fahrzeugausstattung	Neu angeschaffte Busse erfüllen mindestens die aktuell strengste EU-Abgasnorm	
	Das Außengeräusch der eingesetzten Busse darf maximal 80 dB (A) (bei einem Schaltgetriebe 83 dB (A)) betragen.	
	Es sind die technischen Voraussetzungen zur Beeinflussung entsprechend ausgerüsteter Lichtsignalanlagen im Kreisgebiet, aktuell (Stand: Okt. 2018) nur in der Kreisstadt Saarlouis vorhanden, zu erfüllen.	
	Die Fahrzeuge sind mit Bordrechnern mit integrierten Ortungssystemen und Kommunikation über ein Betriebsleitsystem (RBL, ITCS) auszurüsten.	
	Vorzusehen ist die Ausstattung mit einem Elektronischen Fahrgeldmanagement (EFM) im saarVV.	
	Vorzusehen ist die Ausstattung mit analogen oder digitalen Funkgeräten zum Kontakt intern und/oder mit einer Betriebsleitstelle.	
	Ausreichend Sitz- und Stehplätze sind zu gewährleisten.	
	Die eingesetzten Niederflurfahrzeuge sind mit Kneeling-Funktion, sowie einer manuellen Klapprampe oder automatischen Rampen an der 2. Tür, bei Minibussen an der 1. Tür, auszustatten.	
	Die Eignung für E-Scooter-Mitnahme wird für mindestens 50 % der eingesetzten Fahrzeuge gewährleistet; sie ist Pflicht bei Neubeschaffungen von Fahrzeugen.	
	Es sind ausreichend Mehrzweckflächen vorzusehen, mindestens eine für Rollstühle (Elektrorollstühle)/Kinderwagen/Fahrräder.	
	Die Außengestaltung der eingesetzten Busse ist mit dem Aufgabenträger abzustimmen (u. a. Farbwahl, Fahrtzielanlage, Liniennummer, saarVV-Frontgestaltung, saarVV-Logo).	
	Die Fahrzeuginnenausstattung ist optisch und taktil kontrastreich zu gestalten.	
	Vollklimatisierung ist in allen eingesetzten Bussen vorzusehen.	
	Mindestens 70 % der eingesetzten Busse in den Teilnetzen 1 und 2 des Landkreises Saarlouis verfügen über eine Videoaufzeichnungsanlage mit mindestens 4 digitalen Kameras und einer Aufzeichnungsmöglichkeit gemäß Datenschutzgesetz.	
	Mindestens 20 % der eingesetzten Busse in den Teilnetzen 1 und 2 des Landkreises Saarlouis sind mit automatischen Fahrgastzählsystemen ausgestattet (die Daten werden an das RBL übertragen und erfassen Ein- und Aussteiger sowie den Besetzungsgrad).	

	Alle eingesetzten Busse in den Teilnetzen 1 und 2 des Landkreises Saarlouis sind mit einem WLAN-Hotspot in LTE-Qualität ausgestattet.
Fahrgastinformation	Es hat die Darstellung der nächsten 3 bis 4 Haltestellen, Linie und Ziel auf einem TFT-Bildschirm mit mindestens 17 Zoll Bildschirmdiagonale, sowie eine automatische Ansage der jeweils nächsten Haltestelle zu erfolgen. Es ist die Möglichkeit von Fahredurchsagen zu gewährleisten.
Werbung	Maximal 30 % der Fensterflächen der in den Teilnetzen 1 und 2 eingesetzten Busse dürfen mit Werbung beklebt werden.
Wartung und Pflege	Alle Busse sind täglich innen zu reinigen. Die Außenreinigung hat, je nach Witterung, mindestens zweimal in der Woche zu erfolgen. Schäden, verursacht durch Vandalismus , sind umgehend zu beseitigen.

5.6.3 Betrieb

Das Verkehrsunternehmen, das für die Erbringung der Leistungen in den Teilnetzen 1 und 2 des Landkreises Saarlouis verantwortlich ist, betreibt die ortsfeste Infrastruktur für den Busbetrieb in Form von Betriebshof, Abstellanlagen sowie Betriebsleit- und Fahrgastinformationssysteme. Für den Betrieb sind sämtliche Räumlichkeiten bei der Kreis-Verkehrsbetriebe Saarlouis Verwaltungs-AG anzumieten. Dies umfasst:

- den für die Unterhaltung der Busflotte erforderlichen Betriebshof in der Oberförstereistraße 2 in Saarlouis, zusammen mit Sozialräumen und Büros für die Werkstatteleistung sowie die allgemeine Verwaltung,
- den ZOB „Kleiner Markt“ inklusive Sozialräumen und Büros für Fahrplanung und Disposition,
- die Nutzung des Perrons am ZOB sowie die Nutzung der Bussteige,
- sämtliche Außengaragen in Kerlingen, Überherrn, Düppenweiler und Reisbach.
- Das Verkehrsunternehmen sorgt für einen reibungslosen Betriebsablauf und besetzt die Leitstelle mit fachlich versiertem Personal, welches die Betriebsabläufe kennt und beherrscht.
- Die Leitstelle ist **24 Stunden pro Tag und 7 Tage pro Woche** zu besetzen.
- Im Rahmen des Störungsmanagements sind ausreichend Ersatzfahrzeuge im Betriebshof einsatzbereit vorzuhalten, um bei Ausfällen von Fahrzeugen unverzüglich eingesetzt zu werden.

Darüber hinaus gelten die nachfolgenden Anforderungen, vorbehaltlich weitergehender Qualitätsstandards benachbarter oder übergeordneter Aufgabenträger, für alle auf dem Gebiet des Landkreises zu erbringenden Leistungen im straßengebundenen ÖPNV.

Pünktlichkeit

Der Verkehrsbetrieb gilt als pünktlich, wenn mindestens 90 % aller Beförderungsleistungen nachweislich pünktlich erbracht werden. Dabei gilt:

- als pünktlich die Ankunft vor der fahrplanmäßigen Ankunftsminute sowie die Ankunft bis zu 120 Sekunden ab der fahrplanmäßigen Ankunftsminute,

- die Abfahrt innerhalb von 120 Sekunden ab der fahrplanmäßigen Abfahrtsminute als pünktlich.

Das Verkehrsunternehmen hat zur Nachweisführung und zu Planungszwecken eine statistisch repräsentative Pünktlichkeitsstatistik zu führen.

Berichtspflichten

Die Auswertung und Berichterstattung des Beschwerdemanagements hat mindestens einmal jährlich an den/die Aufgabenträger zu erfolgen.

Die Pünktlichkeitsstatistik über alle Linien wird dem/den Aufgabenträger(n) einmal jährlich zur Verfügung gestellt.

5.6.4

Personal

Die Vergütung der Mitarbeiter hat nach dem **TV-N Saar**, in der jeweils geltenden Fassung, in Verbindung mit dem **Abschnitt III, Teil C** und **Abschnitt IV, Teil A, B und C** gerichtet, zu erfolgen.

Das Verhalten des Fahrpersonals, Verkaufspersonals sowie Sicherheits- und Servicepersonals gegenüber dem Fahrgast und anderen Verkehrsteilnehmern ist jederzeit freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit.

Das Personal ist in der Lage, Hilfs- und Rettungsmaßnahmen einzuleiten.

Service- und Fahrpersonal

Das Service- und Fahrpersonal verfügt über gute Kenntnisse zum Fahrplan der einzelnen Linien, zum saarVV-Tarif und den vorhandenen Haustarifen sowie gute Netz- und Ortskenntnisse für das Verkehrsnetz im Landkreis Saarlouis einschließlich der ein- und ausbrechenden Linien. Ausreichende Sprachkenntnisse zur problemlosen Verständigung auf Deutsch mit Fahrgästen, anderen Fahrerinnen und Fahrern sowie Betriebsleitstellen sind sicherzustellen.

Darüber hinaus ist für das auf den Linien der Teilnetze 1 und 2 des Landkreises Saarlouis eingesetzte Service- und Fahrpersonal zu gewährleisten, dass dieses

- der deutschen Sprache, mindestens nach dem Niveau B1, mächtig ist,
- neben dem Fahrscheinverkauf und der Sicherstellung von Haltestellenansagen insbesondere mit der Leitstelle kommuniziert,
- einheitliche Dienstkleidung trägt,
- eine rücksichtsvolle Fahrweise gewährleistet und
- an Schulungen zu relevanten Themen wie Netz-, Orts-, Tarif- und Fahrplankenntnissen teilnimmt.

Sozialstandards

Maßgebend sind mindestens die Vorgaben des Saarländisches Tariftreuegesetzes - STTG, insbesondere die Vorgaben für Nachunternehmer (§ 4) und den Betreiberwechsel (§ 7).

Für die auf den Teilnetzen 1 und 2 des Landkreises Saarlouis zu erbringenden Leistungen werden die folgenden Sozialstandards festgelegt:

- Das den Betrieb durchführende Verkehrsunternehmen darf keine Leiharbeiter beschäftigen.
- Die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Vergabe geltenden Sozialstandards gemäß den Vorgaben des STTG sind auch zukünftig als Mindestarbeitsbedingungen während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages einzuhalten.
- Die Vergütung der eingesetzten Personale hat sich mindestens nach dem TV-N Saar in seiner jeweils gültigen Fassung zu richten. Der TV-N Saar gilt auch für Personale von Auftragsunternehmern (gemäß Kreisratsbeschluss vom 01.07.2014).
- Der Landkreis Saarlouis verlangt im Falle eines möglichen Betreiberwechsels, dass der mögliche Betreiber zusagt, dass er die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer des bisherigen Betreibers zu den Arbeitsbedingungen übernimmt, die diesen von dem vorherigen Betreiber gewährt wurden.

5.6.5 Umwelt

Es werden folgende Anforderungen an die Umweltqualität des ÖPNV im gesamten Landkreisgebiet gestellt:

- Alle neu eingesetzten Busse haben mindestens die **Abgasnorm Euro 6** bzw. die jeweils strengste serienmäßige Abgasnorm für Nutzfahrzeuge zu erfüllen.
- Der Betriebshof für den Betrieb der Teilnetze 1 und 2 des Landkreises Saarlouis enthält einen **Regenwassertank und eine Wasserrücklaufführung** mit Filteranlage für die Waschanlage.

5.6.6 Information, Kommunikation und Vertrieb

In diesem Kapitel werden die Mindeststandards für Information, Kommunikation und Vertrieb im ÖPNV des Landkreises Saarlouis festgelegt.

Vertriebsorganisation

Folgende Anforderungen an den Vertrieb gelten auf den ÖPNV-Linien im Gebiet des Landkreises Saarlouis:

- Die Verkehrsunternehmen beachten die jeweils gültigen saarVV-Vertriebsrichtlinien.
- Der Vertrieb von Fahrkarten erfolgt über die im saarVV eingesetzte Bordrechnertechnologie. Die geförderte Infrastruktur des Altbetreibers ist (Restlaufzeit der Förderung vorausgesetzt) vom jeweiligen Neubetreiber (kostenpflichtig zum Eigenanteil der Förderung) zu übernehmen.
- Der Verkauf von Fahrausweisen des Bartarifs und der Zeitkarten ist durch das Fahrpersonal in allen eingesetzten Bussen ohne zeitliche Einschränkungen zu gewährleisten.
- Die Verkehrsunternehmen arbeiten bei der Planung, Einführung und Anwendung eines Elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) sowie der Implementierung und Umsetzung dieses Systems im Rahmen der entsprechenden Vereinbarungen/Verträge mit dem saarVV zusammen.

- Die Verkehrsunternehmen wirken mit bei der Umsetzung eines verbundweiten intermodalen Informations- und Vertriebssystem unter Einbindung anderer Mobilitätsdienstleister in Abstimmung mit dem saarVV.

Zusätzlich gelten folgende Anforderungen zur Vertriebsorganisation für die ÖPNV-Linien der Teilnetze 1 und 2 des Landkreises Saarlouis:

- Es sind Verkaufsmöglichkeiten des Fahrausweissortiments an regionalen Vorverkaufsstellen im Einzugsbereich der betroffenen Linien vorzuhalten.
- Am ZOB Kleiner Markt und am Standort Lebach wird ein Kundenzentrum betrieben, welches montags bis freitags 07:15 Uhr bis 15:00 Uhr besetzt ist und folgende Leistungen anbietet:
 - Ausführliche und umfangreiche Informationen zum Fahrplan im Bus- und Bahnverkehr (über den unmittelbaren Einzugsbereich hinaus/Erreichbarkeit von Zielen in der Region),
 - ausführliche Tarifinformation für den ÖPNV und SPNV in der Stadt und der Region,
 - Fahrkartenverkauf der Tarife des saarVV und des Haustarifs,
 - Entgegennahme von Beschwerden.

Kundeninformation

Kundeninformationen zum Liniennetz, Fahrplan, Betriebsabwicklung und zu Tarifen sind zwischen saarVV und den Verkehrsunternehmen abzustimmen, um Doppelungen zu meiden und Synergien zu nutzen.

Die Lieferung von kontinuierlichen Echtzeitdaten nach den VDV-Spezifikationen 453/454 für jedes eingesetzte Fahrzeug (Ist-Daten, Anschlussicherung, Prognosedaten) ist sicherzustellen. Die Positionsbestimmung muss dabei in GPS-Qualität erfolgen. Die Lieferung von kontinuierlichen Echtzeitdaten nach § 6 Abs. 5 ÖPNVG erfolgt an die Landesdatendrehscheibe des Saarlandes (saarfahrplan.de).

Beschwerdemanagement

Die Verkehrsunternehmen sind verantwortlich für die Aufnahme und die serviceorientierte Beantwortung von Beschwerden und Kritiken sowie deren Auswertung innerhalb 14 Tagen.

Das Beschwerdeaufkommen wird systematisch ausgewertet. Die Auswertung wird auf Verlangen dem Aufgabenträger zur Verfügung gestellt mit dem Ziel, anhand der Ergebnisse Maßnahmen zu einer (weiteren) Qualitätssteigerung im ÖPNV einleiten zu können.

Marketing

Zusammen mit dem Landkreis Saarlouis und den Verkehrsunternehmen werden kontinuierliche Marketingaktivitäten betrieben. Dazu gehören insbesondere:

- Abstimmung eines jährlichen Marketing- und Kommunikationsplans mit dem saarVV, der Geschäftsstelle des Zweckverbandes Personennahverkehr Saarland (ZPS) bzgl. Nachtbus und RegioBus-Linien und anderen im Verbund integrierten Unternehmen.
- Zu den Aufgaben der Marketing-Serviceleistungen gehören:
 - Mobilitätsberatung
 - Kundenbetreuung
 - Information zur Tarifgestaltung
 - Werbung
 - Erscheinungsbild und
 - Verkehrsanalysen.
- Ergänzende Serviceleistungen sind: Sonderverkehre, Programme für besondere Nutzergruppen, Projekte, Presse- und Öffentlichkeitsarbeiten, Marktforschung, Imageförderung und Information.

5.6.7 Verbundkooperation

Seit August **2005** wird der Tarif im ÖPNV durch den **Saarländischen Verkehrsverbund** organisiert. In diesem Zusammenhang agieren die Verkehrsunternehmen und Betreiber unter dem Dach der Saarländischen Nahverkehrs-Service GmbH (SNS GmbH)⁶⁰. Dabei fließen die folgenden Aufgabenfelder in den Tätigkeitsbereich der SNS GmbH zusammen, die sich gem. §7 ÖPNVG orientieren:

- Plattform für die unterschiedlichen Interessen der einzelnen Verbundmitglieder,
- Management des Verbundtarifs und
- Schnittstellen zwischen Kunden, Verkehrsunternehmen und den politischen Gebietskörperschaften.

5.6.8 Anwendung des saarVV-Tarifs

Die Verkehrsunternehmen sind bei der Erbringung der **öffentlichen Personennahverkehrsdienste** gem. § 4, Abs. 1 ÖPNVG auf den einbezogenen Linien ausschließlich an die **gültigen Tarife** des saarVV und des Haustarifs nach Vorgabe des Aufgabenträgers und Sondertarife (z. B. AST) gebunden.

Alle **Tarife** im saarVV sind im Internet abrufbar und sind in den Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des saarVV einzusehen (www.saarVV.de).

Auf dem Gebiet des Landkreises Saarlouis sind die geltenden **Beförderungsbedingungen, Qualitätsstandards** und **Richtlinien** des saarVV zu beachten.

6 Mängelanalyse

Die vorliegende Mängelanalyse zum ÖSPV im Landkreis Saarlouis untersucht und bewertet grundsätzlich die

- Erschließungsqualität (Vorhandensein und Erreichbarkeit von Haltestellen),

⁶⁰ saarVV: <https://saarVV.de/service/der-saarVV/verkehrsunternehmen-im-saarVV/> (letzter Zugriff: 26.07.2018).

- Bedienungsqualität (Anzahl der Abfahrten und Betriebszeiten an Referenzhaltestellen) und
- Verbindungsqualität (Umsteigerfordernisse im ÖPNV und Reisezeiten gegenüber dem motorisierten Individualverkehr).

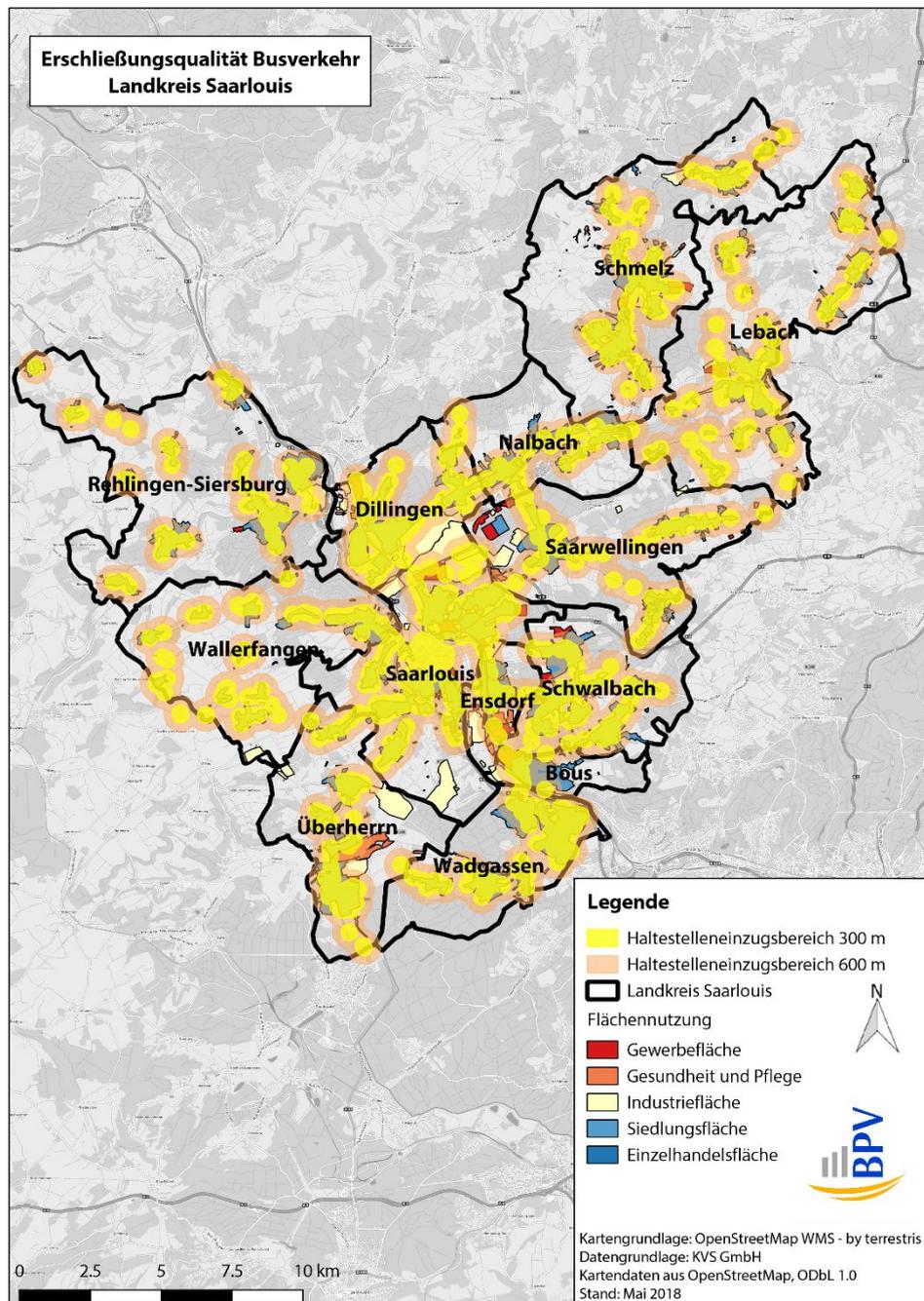
Weitere Anregungen, Mängel und Schwachstellen, die den ÖPNV im Landkreis Saarlouis betreffen, wurden im Rahmen der Beteiligung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2018 genannt.

6.1 Erschließungsqualität

Im Zuge der Ermittlung der Erschließungsqualität des ÖSPV im Landkreis Saarlouis wurden die derzeit durch den Busverkehr bedienten Haltestellen im Landkreis betrachtet.

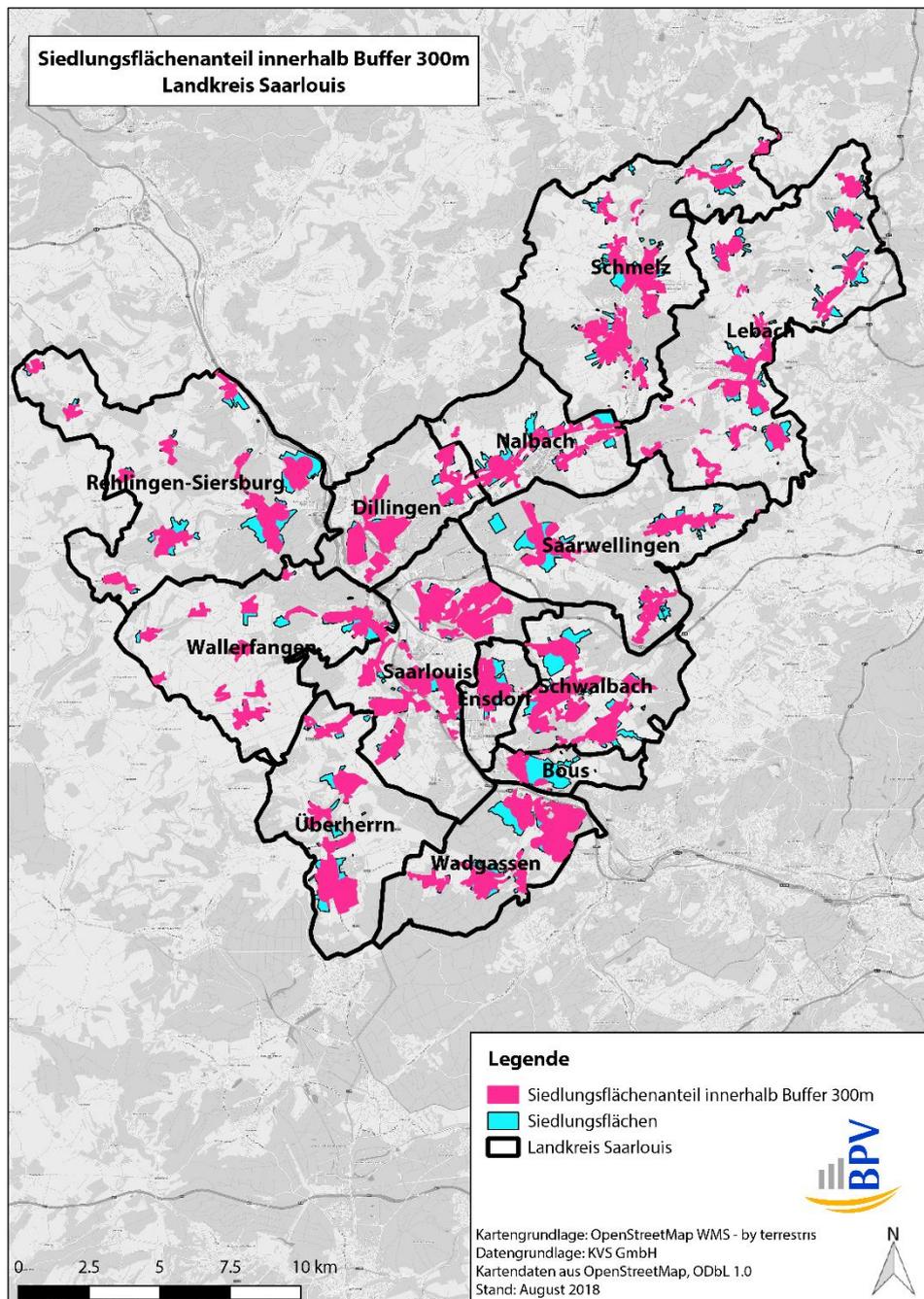
In Karte 11 sind der Landkreis Saarlouis und die entsprechenden Einzugsradien von **300m** und **600m** um die Haltestellen des ÖSPV dargestellt. Bei Zugrundelegung des **600m**-Einzugsradius weist der Landkreis Saarlouis mit Ausnahme beispielsweise der Siedlungsränder und Industrie- und Gewerbeflächen eine hohe Erschließungsqualität auf.

Karte 11: Erschließungsqualität im Landkreis Saarlouis

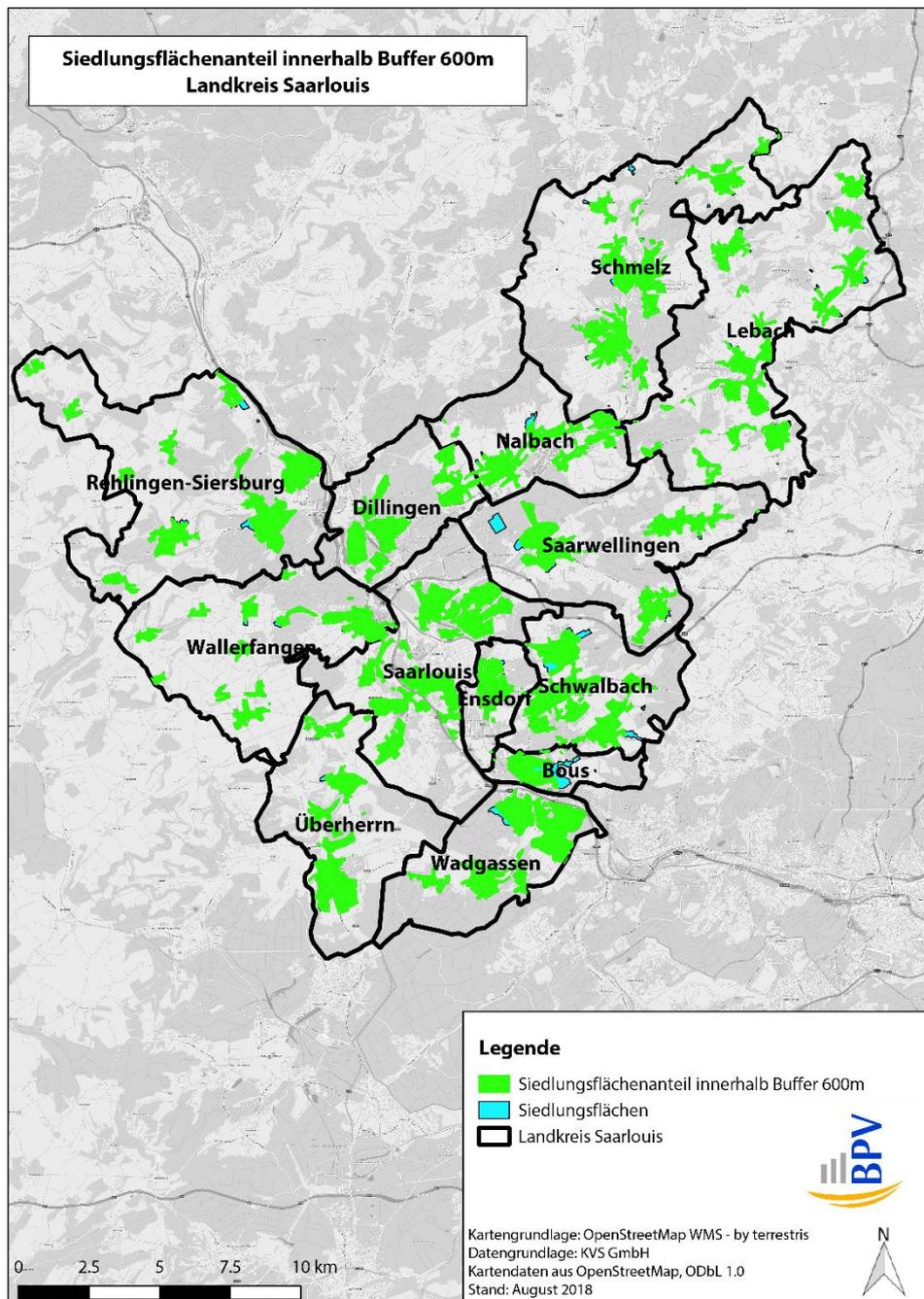


Die Erschließungsqualität des straßengebundenen Personennahverkehrs im Landkreis Saarlouis kann unter Berücksichtigung der im Anforderungsprofil definierten Standards als mindestens „ausreichend“ bezeichnet werden. Es werden knapp 78,23 % (vgl. Karte 12) der Siedlungsflächen bei einem Einzugsbereich von 300m und 99,42 % bei einem Einzugsbereich von 600m erschlossen (vgl. Karte 13).

Karte 12: Einzugsbereich 300m



Karte 13: Einzugsbereich 600m



Folgende Bereiche der Siedlungsränder, Industrie- und Gewerbeflächen im Landkreis Saarlouis weisen geringe Erschließungsmängel auf (vgl. Karte 14bis Karte 16):

Erschließungsdefizite an Siedlungsrändern in den folgenden Ortsteilen:

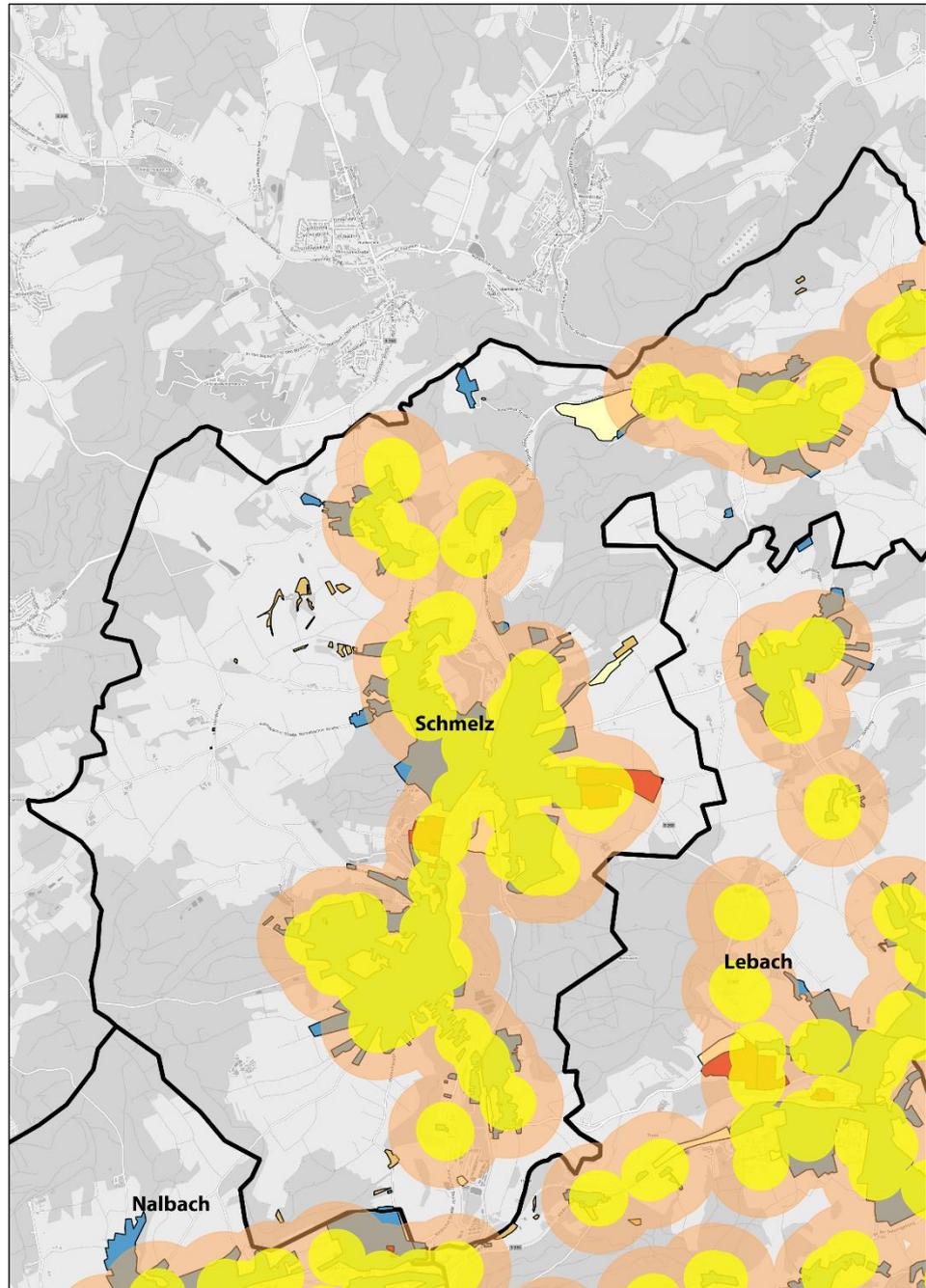
- In **Nalbach** und **Piesbach** finden sich jeweils an den Ausläufern der Siedlungsgebiete kleinere Erschließungsdefizite (Schletterstraße und Etzelbachstraße).
- In **Saarwellingen** ist insbesondere Campus Nobel zu nennen, welcher ein Erschließungsdefizit der Siedlungsflächen aufweist (inkl. Primsener Weg).
- In **Hülzweiler** ist entlang der Schwarzenholzer Straße ein Erschließungsdefizit der Siedlungsflächen anzuführen.
- Entlang der L170 in **Fremersdorf** wird die Siedlungsfläche nur teilweise erschlossen.
- Entlang der Höhenstraße und Derler Straße in **Bous** wird die Siedlungsfläche nur zum Teil erschlossen.
- In **Wadgassen** werden nur sehr geringe Anteile der Siedlungsfläche nicht erschlossen (Johannes-Kirschweng-Straße und Ausläuferstraßen entlang der Ulandstraße).

Erschließungsdefizite an Industrie- und Gewerbeflächen in den folgenden Ortsteilen:

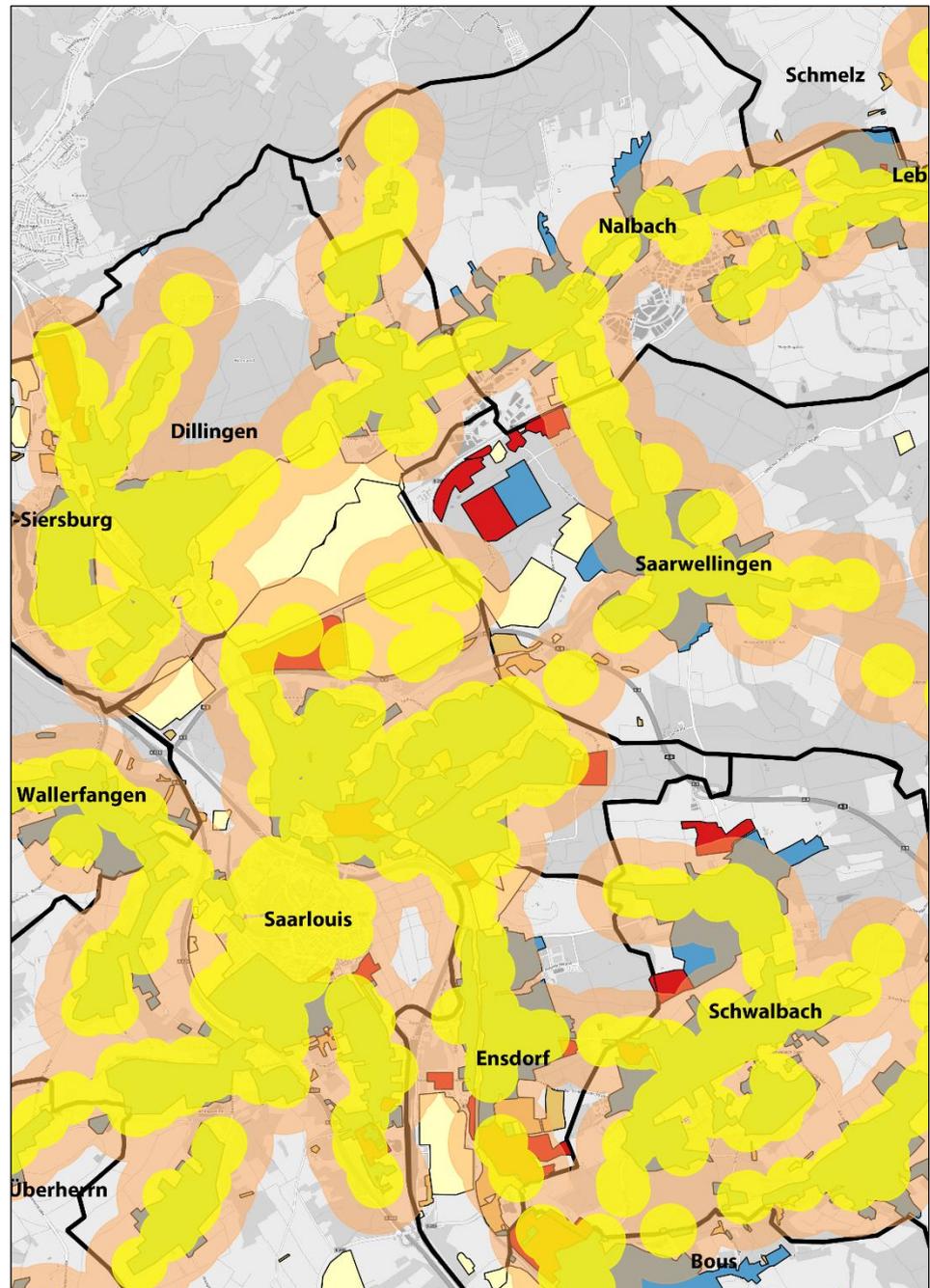
- Entlang der L 145 in **Limbach** wird die Industriefläche nur zum Teil erschlossen.
- In **Pachten** wird nur ein sehr geringer Anteil an Industrieflächen (inkl. Gesundheits- und Pflegeeinrichtungen) nicht erschlossen (Marie-Curie-Straße).
- Wie bereits erwähnt weist in **Saarwellingen** der Campus Nobel ein nicht unerhebliches Erschließungsdefizit auf, was neben den Siedlungsflächen auch die Industrie- und Gewerbeflächen betrifft (Werner-von-Siemens-Straße mit dem Industriepark Saarwellingen und Gewerbegebiete John und in der Alfred-Nobel-Allee mit dem Nobel Campus).
- In den Ortsteilen **Neuforweiler (Lisdorfer Berg)**, **Altforweiler** und **Überherrn** ist ein deutlich erkennbares Erschließungsdefizit der Industrieflächen zu erkennen.

4. Nahverkehrsplan für den Landkreis Saarlouis
- Fortschreibung -

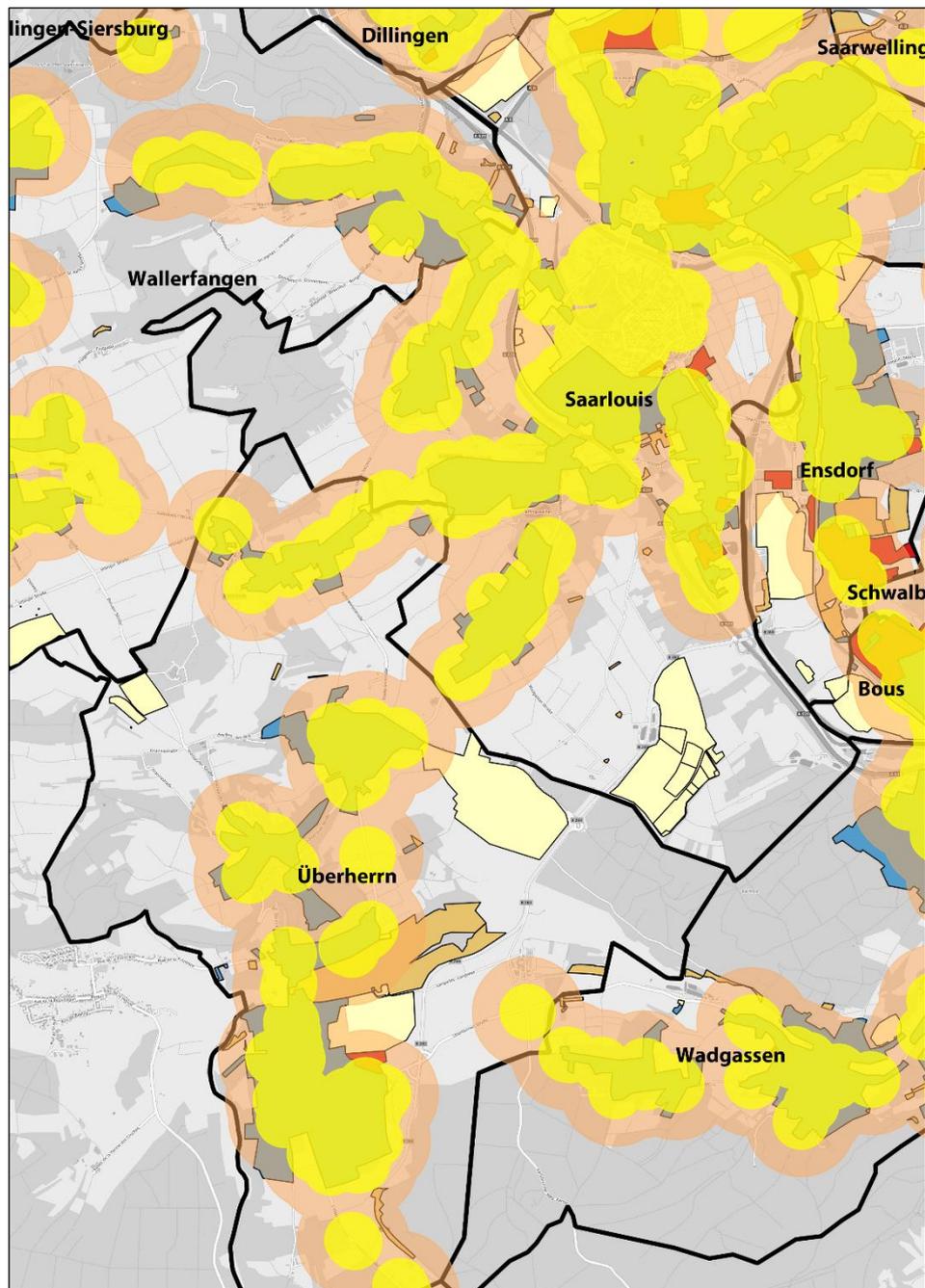
Karte 14: Ausschnitt Erschließungsmängel (1/3)



Karte 15: Ausschnitt Erschließungsmängel (2/3)



Karte 16: Ausschnitt Erschließungsmängel (3/3)



Insgesamt ist jedoch anzuführen, dass alle Kernzonen der Ortsteile vollständig durch die definierten Haltestelleneinzugsbereiche erschlossen sind.

6.2 Bedienstungsqualität

Die Verkehrszeiten an den einzelnen Verkehrstagen bilden die zeitliche Gliederung zur Bemessung der Bedienstungsqualität (vgl. Tabelle 23). Die Überprüfung der Bedienstungsqualität (vgl. Tabelle 27) im ÖSPV basiert auf drei wesentlichen Grundlagen:

- Achsen-Schema des ÖPNV-Netzes 2018,
- VDV Schrift 4, 6/2001⁶¹ und
- Landesentwicklungsplan des Saarlandes, Teilabschnitt „Siedlung“⁶².

Im ersten Schritt wurden zu jedem Achsenabschnitt des ÖSPV (Achsen B-D) Referenzhaltestellen und Referenzlinien definiert. Im zweiten Schritt erfolgte die Gliederung nach Verkehrstagen sowie Verkehrszeiten mit Ermittlung der Taktung und Fahrtenpaare je Achsenabschnitt. Hierbei wurde primär nur der Taktverkehr betrachtet. Der dritte Schritt stellt die Bewertung der Daten dar. Diese erfolgte aus einer Kombination der VDV Schrift 4, 6/2001 und des Landesentwicklungsplans des Saarlandes, Teilabschnitt „Siedlung“. In Anlehnung an den Landesentwicklungsplan des Saarlandes wurde eine Klassifizierung für die jeweiligen Achsen und deren Referenzhaltestellen in Mittelzentrum, Grundzentrum und Gemeinde vorgenommen. Mit Hilfe dieser konnten die Achsen den Gebieten mit definierten Minutentakten innerhalb der NVZ bzw. SVZ - in Anlehnung an die VDV Schrift 4, 6/2001 - zugeordnet werden.

Eine Analyse der **A-Achsen** wurde nicht vorgenommen, da der Landkreis Saarlouis nicht Aufgabenträger für den SPNV ist.

Die Auswertung für die **B-Achsen** und die Bedienung durch die Regionallinien zeigt, dass die Vorgaben zur Bedienung von Mittel- sowie Grundzentren durch einen 30'/60'-Minutentakt montags bis freitags in der NVZ und einen 60'/120'-Minutentakt in der SVZ erfüllt werden. Am Wochenende erfolgt sowohl in der NVZ als auch SVZ überwiegend ein 60'/120'-Minutentakt. Insofern wurden auf den B-Achsen keine Mängel festgestellt.

Die Ergebnisse der **C- und D-Achsen** zeigen, dass die Anforderungen der Bedienstungsqualität größtenteils erfüllt werden. In Gebieten mit hoher Nutzungsdichte, die auf der Siedlungsachse 1. Ordnung liegen, stellt das ÖPNV-Angebot eine attraktive Alternative zum MIV dar. Signifikante Defizite existieren hingegen vornehmlich auf den D-Achsen. Auf diesen Achsen überwiegt montags bis freitags oftmals ein Angebot im Schülerverkehr ohne regelmäßigen Takt sowie ein fehlendes Angebot am Wochenende.

Bedienstungsqualität von Mittelzentrum / Grundzentrum

Die Bedienstungsqualität auf den Achsen zwischen Mittel- und Grundzentren wird montags bis freitags in der NVZ mit einem 30'-bzw. 60'-Minutentakt und in der SVZ mit einem 60'-Minutentakt erfüllt. Ebenso erfolgt eine Bedienung gemäß den Vorgaben der NVZ sowie SVZ an Samstagen sowie SVZ an Sonntagen. Somit sind grundsätzlich keine Mängel auf folgenden Achsen festzustellen:

- C1, C2, C3, C5, C7, C16, C17, C18, C19, C23, C25.

Auffällig sind folgende Achsen, da diese einen rudimentären bzw. keinen Regeltakt aufweisen und die Bedienung an Wochenenden lediglich rudimentär bzw. nicht erfolgt:

- C12, C20, C22.

⁶¹ vgl. VDV Schriften 4, 6/2001, Kapitel 5 Kriterien der Angebotsgestaltung; 5.1 Fahrplanangebot, S. 18 ff.

⁶² Vgl. Landesentwicklungsplan Saarland, Teilabschnitt „Siedlung“, Amtsblatt des Saarlandes vom 14. Juli 2006, Anlage 3, S 1000.

Bedienungsqualität von Mittelzentren/ Grundzentren / Gemeinden

Die Bedienungsqualität auf den Achsen zwischen Mittel- und Grundzentren sowie Gemeinden ist in der NVZ mit einem 30'- bzw. 60'-Minutentakt und in der SVZ mit einem 60'- bzw. 120'-Minutentakt vorgegeben. Folgende Achsen weisen keine Mängel auf:

- C4, C11, C24 (herausragende Bedienungsqualität, da diese die Vorgaben deutlich erfüllen).

Bei den folgenden Achsen werden die NVZ-Vorgaben montags bis freitags und samstags erfüllt, jedoch bestehen Defizite in der Bedienung der SVZ:

- C6, C15,
- C21, D3 (hier keine Regelbedienung zu NVZ an Samstagen).

Bedienungsqualität von Grundzentren / Gemeinden

Die Bedienungsqualität von Grundzentren und Gemeinden ist in der NVZ mit einem 60'-Minutentakt und in der SVZ mit einem 60'-bzw.-120' Minutentakt vorgegeben. Eine vollständige Erfüllung aller Kriterien ist nicht gegeben, da folgende Defizite bestehen:

- C10, C14 (Erfüllung NVZ montags-freitags und samstags, Defizite in SVZ an Wochenenden),
- D1, D6, D10, D11 (Erfüllung NVZ montags-freitags, Defizite in NVZ Samstag sowie SVZ an Wochenenden),
- C9, C13, D7 (Erfüllung NVZ teilweise, Defizite in SVZ an Wochenenden).

Auffällig sind die folgenden Achsen, da hier an allen Wochentagen keine Regeltaktfahrten, sondern primär Fahrten im Schulverkehr montags bis freitags erfolgen:

- C8, D2, D4, D5, D8, D9.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass auf den Hauptverkehrsachsen mit der Bedienung von Mittelzentren und Grundzentren 21 von insgesamt 21 Achsen (100 %) in der NVZ montags bis freitags erfüllt und somit keine Mängel festzustellen sind. Die Bedienungsqualität zur NVZ an Samstagen wird von 16 der insgesamt 21 Achsen (76 %) gewährleistet.

Die häufigsten Defizite liegen in der Nichterfüllung der Vorgaben der NVZ an Samstagen sowie vornehmlich der SVZ an Wochenenden. Diese mangelhafte Bedienungsqualität ist signifikant bei den D-Achsen, die primär Grundzentren und Gemeinden verbinden.

4. Nahverkehrsplan für den Landkreis Saarlouis
- Fortschreibung -

Tabelle 27: Bedienungsgüte der einzelnen Achsen-Abschnitte⁶³

Achse	Abschnitt	Referenzhaltestellen*		Achsenzuordnung	Betrachtete Linien	Ist-Zustand Taktfahrten Mo-Fr				Ist-Zustand Taktfahrten Sa				Ist-Zustand Taktfahrten So	
						NVZ**		SVZ***		NVZ**		SVZ***		SVZ***	
						Takt	Fahrtenpaare	Takt	Fahrtenpaare	Takt	Fahrtenpaare	Takt	Fahrtenpaare	Takt	Fahrtenpaare
B1	Überherrn - Schaffhausen - Völklingen (- Saarbr.)	Überherrn Bf.	Saarbrücken Hbf.	2. Ordnung	R13	30'/60'	10	-	1	4	-	1	-	-	-
B2	Saarlouis - Dillingen - Nalbach - Lebach	Saarlouis ZOB	Lebach Bf.	2. Ordnung	R5	60'	16	60'/120'	3	60'/120'	6	60'/120'	4	120'	7
B3	Lebach - Schmelz	Schmelz Brücke	Lebach Bf.	2. Ordnung	R3	30'/60'	18	60'/120'	3	120'	7	120'	3	120'	7
B4	Schmelz - Wadern	Lebach Bf.	Wadern ZOB/BBf.	2. Ordnung	R3	30'/60'	18	60'/120'	3	120'	7	120'	3	120'	7
B5	Lebach - St. Wendel	Lebach Bf.	St. Wendel ZOB	2. Ordnung	R4	60'	14	120'	2	60'	11	120'	2	120'	7
C1	Saarlouis - Wallerfangen	Saarlouis ZOB	Wallerfangen Rathaus	3. Ordnung	410, 411	30'	26	60'	6	30'/60'	14	60'	4	60'/120'	12
C2	Saarlouis - Ensdorf	Saarlouis ZOB	Ensdorf Kirche	3. Ordnung	406	30'	29	30'/60'	7	30'	10	30'/60'	5	60'	12
C3	Saarlouis - Wadgassen	Saarlouis ZOB	Wadgassen Saarstraße	3. Ordnung	429	60'	13	-	1	120'/180'	4	180'	2	-	-
C4	Wadgassen - Bous	Wadgassen Saarstraße	Bous Bf.	3. Ordnung	406	15'/30'	39	30'/60'	7	60'	14	60'	8	60'	12
C5	Saarlouis - Überherrn (Creutzwald)	Saarlouis ZOB	Überherrn Bf.	3. Ordnung	409, 419, MS2	30'	28	60'	7	30'/60'	20	30'/60'	7	60'	10
C6	(Überherrn) Friedrichweiler - Schaffhausen - Wadgassen	Friedrichweiler Warndtstraße	Wadgassen Saarstraße	3. Ordnung	429	60'	14	-	1	120'/180'	4	-	2	-	-
C7	Saarlouis - Hülzweiler - Schwalbach	Saarlouis Hbf.	Schwalbach Hiery	3. Ordnung	402, 404	30'	28	30'/60'	7	60'	13	60'	5	60'/120'	6
C8	Bous - Schwalbach	Bous Bf.	Schwalbach Hiery	3. Ordnung	426	SV	1	-	-	-	-	-	-	-	-
C9	Schwarzenholz - Bous	Schwarzenholz Markt	Bous Bf.	3. Ordnung	425	60'/90'	12	-	2	90'	5	-	4	-	5
C10	Saarwellingen - Schwarzenholz	Saarwellingen Schloßplatz	Schwarzenholz Markt	3. Ordnung	425	30'/60'	14	-	2	-	7	-	6	-	5
C11	Saarwellingen - Nalbach	Saarwellingen Schloßplatz	Nalbach Kirche	3. Ordnung	401, 403	30'	28	60'	8	30'/60'	19	60'	10	60'	11
C12	Saarwellingen - Lebach	Saarwellingen Schloßplatz	Lebach Bf.	3. Ordnung	463	SV	3	-	1	-	-	-	-	-	-
C13	Nalbach - Schmelz	Nalbach Kirche	Schmelz Abzweig Trierer Str.	3. Ordnung	466	60'/90'	11	-	1	-	4	-	1	-	-
C14	Wallerfangen - Gau-Ortsteile	Wallerfangen Rathaus	Gisingen Haus Saargau	3. Ordnung	422	60'	14	60'	2	60'/120'	7	60'/120'	3	-	5
C15	Saarlouis - Felsberg - Gau-Ortsteile	Saarlouis ZOB	Gisingen Haus Saargau	3. Ordnung	421	60'	12	60'/120'	2	120'	6	120'	2	-	4
C16	Dillingen - Wallerfangen	Dillingen Bahnhof	Wallerfangen Rathaus	3. Ordnung	410, 411	60'	24	60'	4	60'	14	60'	4	60'/120'	6
C17	Saarlouis - Dillingen	Saarlouis Hbf.	Dillingen Hbf.	3. Ordnung	401, 403	30'	28	60'	10	60'	16	60'	9	60'	14
C18	Saarlouis - Ensdorf	Saarlouis Hbf.	Ensdorf Kirche	3. Ordnung	402, 404	30'	28	30'/60'	7	60'	13	60'	7	120'	6
C19	Ensdorf - Bous	Ensdorf Kirche	Bous Bf.	3. Ordnung	406	15'/30'	39	60'	7	60'	11	60'	10	60'	12
C20	Bous - Völklingen	Bous Bf.	Völklingen Bf.	3. Ordnung	425	SV	7	-	2	-	3	-	2	-	5
C21	Lebach - Limbach	Lebach Bf.	Limbach Sportplatz	3. Ordnung	464	60'/120'	10	-	-	-	2	-	-	-	-
C22	Dillingen - Rehlingen	Dillingen Bf.	Rehlingen Lothar-Kahn-Schule	3. Ordnung	411	60'	12	-	-	-	-	-	-	-	-
C23	Saarlouis - Saarwellingen	Saarlouis Hbf.	Saarwellingen Schlossplatz	3. Ordnung	401, 403	30'	28	60'	8	30'/60'	17	60'	12	60'	11
C24	Ensdorf - Schwalbach	Ensdorf Kirche	Schwalbach Hiery	3. Ordnung	402, 404	30'	28	30'/60'	7	60'	12	60'	6	60'/120'	6
C25	Dillingen - Nalbach	Saarlouis ZOB	Dillingen Bahnhof	3. Ordnung	401, 403, 466	30'	28	60'	8	30'/60'	17	60'	12	60'	11
D1	Siersburg - Biringen	Siersburg Bf.	Biringen Ortsmitte	4. Ordnung	462	60'	12	-	2	-	3	-	1	-	-
D2	Rehlingen - Fremersdorf (- Mechern)	Rehlingen Lothar-Kahn-Schule	Dillingen Bf.	4. Ordnung	462	SV	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D3	Dillingen - Beckingen - Rehlingen	Dillingen Bf.	Rehlingen Lothar-Kahn-Schule	4. Ordnung	411, 462	60'	14	-	1	-	3	-	1	-	-
D4	Schwarzenholz - Heusweiler	Schwarzenholz Siedlung	Heusweiler Markt	4. Ordnung	197	SV	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D5	Lebach - Primsweiler	Lebach Bf.	Primsweiler Kirche	4. Ordnung	465	SV	2	-	-	-	-	-	-	-	-
D6	Primsweiler - Schmelz	Primsweiler Bf.	Schmelz Brücke	4. Ordnung	468	60'	9	-	-	-	-	-	-	-	-
D7	Schmelz - Limbach	Schmelz Haus Diana	Limbach Sportplatz	4. Ordnung	467	60'/120'	6	-	-	120'	2	-	-	-	-
D8	(Limbach) - Dorf am Bohnental - Dörsdorf	Dorf am Bohnental, Abzw.	Dörsdorf Kirche	4. Ordnung	473	SV	8	-	-	-	1	-	-	-	-
D9	Lebach - Hasborn	Lebach Bf.	Hasborn Wällerchen / Kirche	4. Ordnung	473	SV	2	-	-	-	1	-	-	-	-
D10	Dillingen - Düppenweiler	Dillingen Bf.	Düppenweiler Dorfplatz	4. Ordnung	424	60'	11	60'/90'	3	180'	6	-	-	-	1
D11	Rehlingen - Siersburg	Rehlingen Lothar-Kahn-Schule	Siersburg Burgstraße	4. Ordnung	411, 462	60'	15	-	1	-	2	-	1	-	-

SV = Schulverkehr

* Auswahl einer Referenzhaltestelle (zentrale Lage zum Siedlungsschwerpunkt); maßgeblich ist das Angebot zum VG-Hauptort bzw. zum nächsten zentralen Ort (und zurück)

** NVZ ohne Verstärkungsfahrten: Mo-Fr: 06:00-20:00, Sa: 07:00-18:00

*** SVZ ohne Verstärkungsfahrten: Mo-Fr: 20:00-01:00 ; 04:00-06:00, Sa: 18:00-01:00 ; 04:00-07:00, So: 04:00 - 01:00

⁶³ innerhalb NVZ/SVZ und Wochentage

6.3 Verbindungsqualität

Als Verbindungsqualität wird die „Leichtigkeit“ des Reisens zwischen einer Ausgangs- und Zielhaltestelle definiert. Ausschlaggebendes Kriterium zur Verkehrsmittelwahl für die Mehrzahl der Kunden ist die Reisezeit. Diese ergibt sich aus der Beförderungs- und Umsteigezeit innerhalb der Verbindung zwischen Ausgangs- und Zielhaltestelle.⁶⁴

Vor diesem Hintergrund wurde eine Analyse des Reisezeitverhältnisses im ÖPNV im Vergleich zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) durchgeführt. Hierzu wurde der Landkreis Saarlouis in ein klassifiziertes Achsen-Schema mit insgesamt vier Ordnungsachsen untergliedert (vgl. Abbildung 7):

- SPNV-Achsen - **Achsen 1. Ordnung** (rot, Bezeichnung A),
- RegioBus-Linien - **Achsen 2. Ordnung** (grün, Bezeichnung B),
- Gemeinde- und Ortsverbindungen - **Achsen 3. und 4. Ordnung** (blau bzw. gelb, Bezeichnung C bzw. D).

Für die Analyse des Reisezeitverhältnisses wurden die Achsen zweiter bis vierter Ordnung betrachtet und die Fahrzeiten zwischen den festgelegten Referenzhaltestellen des ÖPNV⁶⁵ und des MIV⁶⁶ ermittelt. Bei der Reisezeit des ÖPNV wurden die Verbindungen ohne Umsteigevorgang betrachtet.

Um eine Bewertung des Reisezeitverhältnisses zwischen ÖPNV und MIV vorzunehmen, wird die folgende Klassifizierung gemäß der nachstehenden Tabelle 28 vorgenommen:

Tabelle 28: Qualitätsstufenklassifizierung Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV⁶⁷

Qualitätsstufe	Qualitätsmerkmal	Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$
A	sehr günstig	< 1,0
B	günstig	1,0 bis < 1,5
C	zufriedenstellend	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

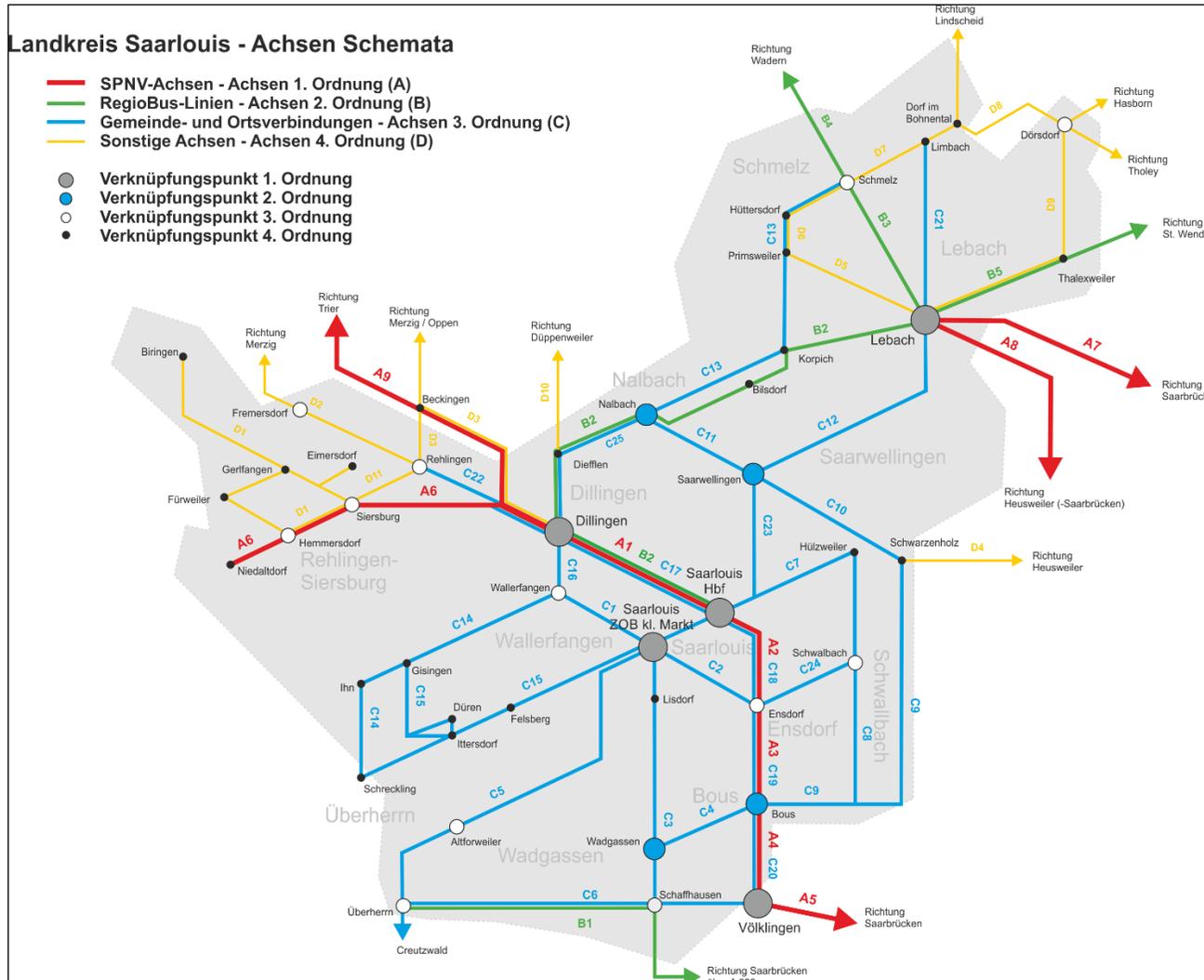
⁶⁴ <https://www.forschungsinformationssystem.de> Mobilität und Verkehr, Sb/Syntheseberichte: Verbindungsqualität des ÖPNV (Wissensstand 10.04.2017).

⁶⁵ Fahrzeiten gem. Fahrplanauskunft KVS GmbH, Stand 2017.

⁶⁶ Fahrzeitermittlung gem. <https://www.google.de/maps>, Fahrzeiten mit dem Auto (kürzeste Route) zwischen den Haltestellenkoordinaten der Referenzhaltestellen.

⁶⁷ <https://www.forschungsinformationssystem.de> Mobilität und Verkehr, Sb/Syntheseberichte: Verbindungsqualität des ÖPNV (Wissensstand 10.04.2017).

Abbildung 7: Achsen-Schema des ÖPNV-Netzes 2018



Die dabei ermittelten Reisezeiten der Achsen 2. bis 4. Ordnung sind aus Tabelle 29 zu entnehmen:

Tabelle 29: Reisezeitenvergleich der einzelnen Achsenabschnitte

Achse	Abschnitt	Referenzhaltestellen*	Achsenzuordnung	Reisezeit in Min. (einfacher Weg)	PKW	Reisezeitverhältnis $t_{\text{PKW}}/t_{\text{BPNV}}$
B1	Überherrn - Schaffhausen - Völklingen (- Saarbr.)	Überherrn Bf.	2. Ordnung	37,0	24,0	1,5
B2	Saarlouis - Dillingen - Nalbach - Lebach	Saarlouis ZOB Schmelz Brücke	2. Ordnung	53,5	26,0	2,1
B3	Lebach - Schmelz	Lebach Bf.	2. Ordnung	11,5	10,0	1,2
B4	Schmelz - Wadern	Lebach Bf.	2. Ordnung	47,5	27,0	1,8
B5	Lebach - St. Wendel	Lebach Bf.	2. Ordnung	42,0	33,0	1,3
C1	Saarlouis - Wallerfangen	Saarlouis ZOB	3. Ordnung	11,0	5,0	2,2
C2	Saarlouis - Ensdorf	Saarlouis ZOB	3. Ordnung	6,8	7,0	1,0
C3	Saarlouis - Wadgassen	Saarlouis ZOB	3. Ordnung	14,9	7,0	2,1
C4	Wadgassen - Bous	Wadgassen Saarstraße	3. Ordnung	4,0	2,0	2,0
C5	Saarlouis - Überherrn (Creutzwald)	Saarlouis ZOB	3. Ordnung	26,5	14,0	1,9
C6	(Überherrn) Friedrichweiler - Schaffhausen - Wadgassen	Friedrichweiler Wamdtstraße	3. Ordnung	18,0	10,0	1,8
C7	Saarlouis - Hülzweiler - Schwalbach	Saarlouis Hbf.	3. Ordnung	17,3	12,0	1,4
C8	Bous - Schwalbach	Bous Bf.	3. Ordnung	10,5	7,0	1,5
C9	Schwarzenholz - Bous	Schwarzenholz Markt	3. Ordnung	21,0	14,0	1,5
C10	Saarwellingen - Schwarzenholz	Saarwellingen Schloßplatz	3. Ordnung	7,5	6,0	1,3
C11	Saarwellingen - Nalbach	Saarwellingen Schloßplatz	3. Ordnung	9,0	5,0	1,8
C12	Saarwellingen - Lebach	Saarwellingen Schloßplatz	3. Ordnung	23,0	15,0	1,5
C13	Nalbach - Schmelz	Nalbach Kirche	3. Ordnung	20,0	12,0	1,7
C14	Wallerfangen - Gau-Ortsteile	Wallerfangen Rathaus	3. Ordnung	11,5	8,0	1,4
C15	Saarlouis - Felsberg - Gau-Ortsteile	Saarlouis ZOB	3. Ordnung	28,0	13,0	2,2
C16	Dillingen - Wallerfangen	Dillingen Bahnhof	3. Ordnung	7,5	6,0	1,3
C17	Saarlouis - Dillingen (KBS 685)	Saarlouis Hbf.	3. Ordnung	11,5	8,0	1,4
C18	Saarlouis - Ensdorf	Saarlouis Hbf.	3. Ordnung	8,5	8,0	1,1
C19	Ensdorf - Bous (KBS 685)	Ensdorf Kirche	3. Ordnung	7,5	6,0	1,3
C20	Bous - Völklingen (KBS 685)	Bous Bf.	3. Ordnung	10,5	8,0	1,3
C21	Lebach - Limbach	Lebach Bf.	3. Ordnung	22,5	14,0	1,6
C22	Dillingen - Rehlingen	Dillingen Bf.	3. Ordnung	11,0	9,0	1,2
C23	Saarlouis - Saarwellingen	Saarlouis Hbf.	3. Ordnung	12,0	9,0	1,3
C24	Ensdorf - Schwalbach	Ensdorf Kirche	3. Ordnung	9,5	6,0	1,6
C25	Dillingen - Nalbach	Saarlouis ZOB	3. Ordnung	20,0	14,0	1,4
D1	Stiensburg - Birlingen	Stiensburg Bf.	4. Ordnung	24,3	11,0	2,2
D2	Rehlingen - Fremersdorf (- Mechern)	Rehlingen Lothar-Kahn-Schule	4. Ordnung	6,3	5,0	1,3
D3	Dillingen - Beckingen - Rehlingen	Dillingen Bf.	4. Ordnung	17,5	9,0	1,9
D4	Schwarzenholz - Heusweiler	Schwarzenholz Siedlung	4. Ordnung	17,5	9,0	1,9
D5	Lebach - Primsweiler	Lebach Bf.	4. Ordnung	27,0	8,0	3,4
D6	Primsweiler - Schmelz	Primsweiler Bf.	4. Ordnung	13,0	6,0	2,2
D7	Schmelz - Limbach	Schmelz Haus Diana	4. Ordnung	13,0	8,0	1,6
D8	(Limbach) - Dorf am Bohmental - Dörsdorf	Dorf im Bohmental, Abzw.	4. Ordnung	8,0	6,0	1,3
D9	Lebach - Hasbom	Lebach Bf.	4. Ordnung	32,5	16,0	2,0
D10	Dillingen - Düppenweiler	Dillingen Bf.	4. Ordnung	25,0	14,0	1,8
D11	Rehlingen - Stiensburg	Rehlingen Lothar-Kahn-Schule	4. Ordnung	5,0	4,0	1,3

* Auswahl einer Referenzhaltestelle (zentrale Lage zum Siedlungsschwerpunkt); maßgeblich ist das Angebot zum VG-Hauptort bzw. zum nächsten zentralen Ort (und zurück)

Anhand der berechneten Reisezeitverhältnisse der Achsenabschnitte B bis D ist festzustellen, dass die Hauptverteilung zwischen 1,0 bis maximal 2,2 (den Ausreißer 3,4 exkludiert) liegt. Dabei liegt der Großteil einer „zufriedenstellenden“ Reisezeit unter dem Wert < 2,0. Berechnet man also den Durchschnitt der Reiseverhältnisse von den Achsenabschnitten B, C und D insgesamt, erhält man ei-

nen Durchschnittswert von $\approx 1,7$ ($67,4 / 41$). Insgesamt lässt sich also das Reiseverhältnis im Landkreis Saarlouis als „zufriedenstellend“ einstufen. Für die einzelnen Achsenabschnitte haben sich die folgenden Reiseverhältnisse ergeben:

- **Achse B**
 $7,8 / 5 \approx 1,6$
- **Achse C**
 $38,7 / 25 \approx 1,6$
- **Achse D**
 $20,9 / 11 \approx 1,9$

Als Ausreißer ist lediglich die Verbindung von Lebach-Primsweiler (D5) mit der Qualitätsstufe E „schlecht“ (Wert 3,4) anzumerken. Es ist jedoch keine Verbindung in Qualitätsstufe F „sehr schlecht“ eingestuft.

6.4 Sonstige Mängel und Schwachstellen

Im Rahmen der Fortschreibung des NVP wurden verschiedene Formate zur Beteiligung durchgeführt. Ziel war die frühzeitige Beteiligung der Bürger/innen sowie der gesetzlich zu beteiligenden Verkehrsunternehmen und Kommunen. Im Zuge des NVP-Erstellungsprozesses wurde somit die Möglichkeit zur Beteiligung und darüber hinaus die Mitwirkung an der Ausgestaltung und Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Saarlouis gewährleistet. Folgende Beteiligungsformen wurden dabei angewendet:

- Öffentliche Beteiligungsrunde am 03.05.2018,
- Onlinebeteiligung im Zeitraum vom 07.05.2018 bis 10.06.2018,
- Beteiligungsrunde mit den Kommunen und Bürgermeistern am 06.06.2018 unter Einräumung der Möglichkeit für Einreichung von Anregungen bis zum 29.06.2018 und
- Beteiligungsrunde mit den Verkehrsunternehmen am 04.07.2018 unter Einräumung der Möglichkeit für Einreichung von Anregungen bis zum 13.07.2018.

Die einzelnen Stellungnahmen wurden entweder per E-Mail, über soziale Medien oder postalisch an den Landkreis Saarlouis weitergeleitet.

Insgesamt erfolgten im Rahmen der einzelnen Beteiligungsformen rund 50 Rückmeldungen mit fast 100 Anregungen, Stellungnahmen und Verbesserungsvorschlägen. Nach Ablauf der Fristen und Durchführung aller Beteiligungsunden wurden die einzelnen Rückmeldungen kategorisiert. Solche Rückmeldungen, welche den Aufgabenträger Landkreis Saarlouis nicht berühren, werden an die entsprechenden Institutionen weitergeleitet.

Die den Aufgabenträger Landkreis Saarlouis betreffenden Rückmeldungen werden im weiteren Verlauf der Fortschreibung des NVP einzeln geprüft und bewertet. Somit wird sichergestellt, dass alle Rückmeldungen der Beteiligung ebenso Berücksichtigung finden.

Die einzelnen Handlungsfelder und eine **Auswahl** wesentlicher Aspekte der Beteiligung sind im Folgenden nachrichtlich aufgelistet:

Angebot

- Verbesserte Anbindung der Gewerbegebiete im Landkreis Saarlouis,
- Bessere Verbindungen in der Gemeinde Rehlingen-Siersburg,
- Forderung nach einer Erschließungsanalyse im Landkreis Saarlouis,
- Angebotsverbesserungen im Schülerverkehr,
- Angebotsverbesserungen im Taktverkehr und Beseitigung von Bedienungsmängeln,
- Überarbeiten des gesamten Streckennetzes, insbesondere der Verkehre des Teilnetzes 2,
- Einführen von Direktverbindungen zwischen Grund-/Mittelzentren im Landkreis Saarlouis,
- Verbesserung der Busverbindungen im ländlichen Raum,
- Beheben von Erschließungsmängeln.

Kosten- und Tarifstruktur

- Anmerkungen zu hohen Tarifen im saarVV,
- Forderung nach einem kostenlosen Nahverkehr,
- Günstigere Schülertickets,

Haltestellen

- Flächendeckende Ausstattung der Haltestellen mit Regenschutzdächern und Windschutz,
- Übersicht der Waben- und Tarifstruktur des saarVV an allen Haltestellen,
- Ermöglichen einer gesicherten und wettergeschützten Unterstellung von Fahrrädern an zentralen Haltestellen,
- Berücksichtigung von Haltestellenpunkten und Haltestellenausstattungen im Vorfeld von Gewerbegebietsplanungen,
- Erweiterung/Einführung dynamischer Fahrgastinformationssysteme.

Fahrzeuge

- Konzepterstellung zur Umsetzung E-Mobilität,
- Fahrradmitnahme in Linienbussen,
- Beklebung der Fensterflächen mit Werbematerial.

Infrastruktur

- Reaktivierung Bisttalbahn und Öffnen von Schienentrassen des Güterverkehrs für SPNV,
- Nutzung von Busspuren für Radfahrer,
- Haltestellen in schlechtem Zustand.

Kommunikation

- Erhöhung Attraktivität ÖPNV durch Marketing und Strategiekonzepte,
- Digitalisierung und Einführung von Handy-Apps,

- Bessere Vermarktung und Präsentation des ÖPNV im Landkreis Saarlouis.

Sonstiges

- Sicherheitsaspekte in den Bussen,
- Gewährleistung von Ansprechpartnern während der Fahrt,
- Überfüllte Busse insbesondere zu Starklastzeiten im Schülerverkehr.

Die Anregungen wurden gesammelt, geprüft und für die Bearbeitung des 4. NVP in die weiteren Abwägungen mit einbezogen.

7 Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept ergibt sich aus dem Anforderungsprofil (Kapitel 5), den im Folgenden präzisierten verkehrspolitischen Zielen des Landkreises und weiterhin aus der Mängelanalyse (Kapitel 6). Die einzelnen Maßnahmen werden in Unterkapiteln konkretisiert sowie differenziert betrachtet. Hieraus leiten sich detaillierte Festlegungen und Maßnahmen zu einzelnen oder mehreren Linien ab.

7.1 Allgemeine Maßnahmen

Die vorliegende Fassung des NVP ist geprägt durch die neuen Bestimmungen der Verordnung VO (EU) 1370/2007 in der novellierten Fassung, die ab 24.12.2017 in Kraft getreten ist. Der Landkreis Saarlouis als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV hat seine Vorstellungen zur Erhaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV in diesen Plan eingebracht.

Es ist das übergeordnete Ziel des Landkreises Saarlouis, die Angebots- und Verkehrsqualität des ÖPNV-Betriebs in dem durch die KVS GmbH bedienten Verkehrsnetz anzugleichen. Mit der nunmehr angestrebten Verlängerung der Erbringung der Verkehrsdienstleistungen über 120 Monate im Teilnetz 2 werden gleichzeitig weitere Angebotsverbesserungen beschlossen, die damit kreisweit gleiche Standards für alle Bürger/innen dauerhaft sicherstellen werden.

Daher wurde bereits im Rahmen der Novellierung festgelegt, dass die Linien des Teilnetzes 2 nach der Maßgabe eines integralen Taktfahrplans neu konzipiert werden. Die Umsetzung der nachfolgend näher beschriebenen Linienkonzeption ist zum Zeitpunkt der anstehenden Neugenehmigung der Linien des Teilnetzes 2 ab 01.01.2019 vorgesehen.

Neben den weiteren festgelegten Standards für die Leistungserbringung gemäß Kapitel 12 besteht eine Verpflichtung zur Einführung und längerfristigen Durchführung eines Probebetriebs mit alternativ angetriebenen Fahrzeugen im Linienverkehr (z. B. E-Busse) auf mindestens einer Linie. In diesem Zusammenhang plant die KVS GmbH eine Studie zur Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse erstellen zu lassen. Die Aufnahme eines längerfristigen Probebetriebs mit alternativen Antriebstechnologien dient der notwendigen Sammlung entsprechender Erfahrungen mit insbesondere elektrischen Fahrzeugantrieben im Alltagsbe-

trieb, um langfristig im Landkreis Saarlouis auch im Bereich des ÖPNV die entsprechenden klima- und umweltpolitischen Ziele erfolgreich umsetzen zu können.

7.2 Linienbezogene Maßnahmen

Das in der Tabelle 30 und Tabelle 31 einzusehende Leistungsangebot stellt die ausreichende Verkehrsbedienung des Landkreises Saarlouis dar.

7.2.1 Teilnetze 1 und 2

Im Folgenden wird das ab dem 01.01.2019 vorgesehene Leistungsangebot des ÖSPV im Landkreis Saarlouis nach einzelnen Linien dargestellt. Für dieses Leistungsangebot ist der Landkreis Saarlouis als federführender Aufgabenträger zuständig.

Hinsichtlich der Leistungsvolumina der Linien im Teilnetz 1 des Landkreises Saarlouis ergeben sich ab dem 01.01.2019 geringfügige Änderungen am Leistungsumfang. Grundsätzlich bleibt annähernd der Leistungsumfang des Status quo erhalten.

Das Fahrplanangebot auf den 900er-Linien des Schülerverkehrs sowie Verstärkerfahrten von und zu den Schulstandorten zusätzlich zum Taktangebot werden, je nach Anforderungen der Schulen, schuljahresweise geprüft und ggf. an den geänderten Bedarf der Schülerbeförderung angepasst.

Die linienbezogenen Maßnahmen resultieren überwiegend aus der Neukonzeption des Teilnetzes 2 nach den Maßgaben eines ITF-Konzepts.

7.2.2 Sonstige ÖSPV-Linien im Kreisgebiet

Die Angebotsstandards der sonstigen ein- und ausbrechenden ÖSPV-Linien im Gebiet des Kreises Saarlouis werden auf Basis des Status quo bzw. der in den NVP der benachbarten Aufgabenträger vorgesehenen Maßnahmen als ausreichende Verkehrsbedienung im Landkreis Saarlouis ergänzend zu den Teilnetzen 1 und 2 definiert.

Für die ein- und ausbrechenden Linien anderer AT besteht, dass das Linienangebot des Status quo aufrechtzuerhalten ist.

Tabelle 30: Leistungsangebot Teilnetz 1 ab 01.01.19⁶⁸

Linienverlauf	Linie	Fpl-km/a	Betriebszeiten			Grundtakt		
			Mo-Fr	Sa	So/Ftg.	Mo-Fr	Sa	So/Ftg.
Saarlouis - Dillingen - Saarwellingen - Saarlouis	401	185.000	04:15-00:00 ^F	04:30-03:00	06:00-06:15 13:00-00:15	60'	60'	60'
Saarlouis - Ensdorf - Schwalbach - Saarlouis	402	209.000	04:15-00:30 ^F	04:45-00:30	13:15-00:15	30'/60'	60'	120'
Saarlouis - Saarwellingen - Dillingen - Saarlouis	403	190.000	04:45-00:30	04:45-00:30	06:45-07:15 12:00-23:30	60'+V	60'	60'
Saarlouis - Schwalbach - Ensdorf - Saarlouis	404	196.000	04:30-22:30	04:30-23:15	07:15-08:00 12:15-21:15	30'/60'	60'	120'
Saarlouis - Saarwellingen - Reisbach und zurück	405	12.000	06:45-16:00	08:30-14:15	-	V	Einzel-fahrten	-
Saarlouis - Ensdorf - Wadgassen - Schaffhausen und zurück	406	312.000	04:15-00:00 ^F	05:00-00:00	12:00-00:00	15'/30'/60'	30'/60'	60'
Saarlouis - Alforweiler - Berus - Überherrn	409	163.000	04:30-00:00 ^F	04:30-00:15	07:00-07:45 14:00-00:00	30'/60'	30'/60'	60'
Saarlouis - Wallerfangen - Dillingen und zurück	410	80.000	04:45-22:30	06:00-23:30	06:00-08:45 12:00-23:30	60'/120'	60'	60'/120'
Saarlouis - Roden - Fordwerke - Dillingen	413	21.000	05:00-22:30	05:00-06:30	-	V	Einzel-fahrten	-
Saarlouis - Bous - Schwarzenholz - Saarwellingen	415	27.000	06:30-14:15	08:30-15:30	-	V	Einzel-fahrten	-
Überherrn - Berus - Altforweiler - Saarlouis	419	161.000	04:15-00:00	04:15-00:00	04:15-06:00 12:15-22:00	30'/60'	60'	60'
Saarlouis - Beaumaris - Wallerfangen - Dillingen	420	15.000	05:00-23:00	05:00-23:00	12:00-23:15	Einzelfahrten	Einzel-fahrten	Einzel-fahrten
Gisingen - Kerlingen - Ittersdorf - Düren - Felsberg - Saarlouis und zurück	421	169.000	04:30-21:15	06:00-21:15	11:45-20:30	60'+V	120'	Einzel-fahrten
Gisingen - St. Barbara - Wallerfangen und zurück	422	109.000	05:30-23:30	05:45-23:30	05:45-08:15 12:45-23:30	60'+V	120'	Einzel-fahrten
Gisingen - Gauorte - Gisingen	423	107.000	07:30-22:00	05:15-23:45	05:15-08:00 13:00-23:45	60'/120'	Einzel-fahrten ^R	Einzel-fahrten ^R

⁶⁸ Bereitgestellt durch die KVS GmbH, Stand Oktober 2018.

4. Nahverkehrsplan für den Landkreis Saarlouis
 - Fortschreibung -



Linienverlauf	Linie	Fpl-km/a	Betriebszeiten			Grundtakt		
			Mo-Fr	Sa	So/Ftg.	Mo-Fr	Sa	So/Ftg.
Dillingen - Diefflen Siedlung - Düppenweiler und zurück	424	81.000	05:30-21:45	07:15-20:45	12:30-18:15	60'+V	120'	Einzel-fahrten
Völklingen - Bous - Saarwellingen - Reisbach und zurück	425	280.000	04:15-23:15	04:30-23:45	04:30-07:15 12:30-23:45	60'+V	60'/120'	120'
Bous - Schwalbach - Hülzweiler und zurück	426	15.000	06:00-17:15	-	-	V	-	-
Schwalbach - Knausholz - Schwalbach	427	10.000	07:30-13:15	-	-	V	-	-
Völklingen - Bous - Wadgassen - Lisdorf - Saarlouis	428	11.000	05:15-22:30	05:15-22:30	05:00-06:30	Einzelfahrten	Einzel-fahrten	Einzel-fahrten
Saarlouis - Wadgassen - Friedrichweiler und zurück	429	154.000	04:45-21:00	06:30-21:00	-	60'+V	60'/120'	-
Saarlouis - Beaumarais - Picard - Saarlouis	435	40.000	06:15-20:45	06:30-15:45	13:30-18:00	60'+V	60'	60'/120'
Saarlouis - Picard - Beaumarais - Saarlouis	436	36.000	06:30-18:15	06:45-15:00	-	60'+V	60'	-
Saarlouis - Steinrausch - Fraulautern - Saarlouis	437	85.000	06:00-21:45 ^F	06:00-24:00	12:45-19:45	60'+V	60'/120'	120'
Saarlouis - Fraulautern - Steinrausch - Saarlouis	438	81.000	05:15-21:00 ^F	05:15-22:45	13:45-20:45	60'/120'+V	60'/120'	120'
Hostenbach - Schaffhausen - Wadgassen - Differten - Überherrn und zurück	439	13.000	07:00-17:45	-	-	V	-	-
Dillingen - Pachten - Dillingen	444	28.000	05:00-19:30	05:00-13:45	-	60'+V	120'	-
Dillingen - Dillingen Nord - Dillingen	445	60.000	06:15-20:00	08:00-14:30	-	60'+V	120'	-
Saarlouis - Holzmühle - Vogelsang - Saarlouis	446	27.000	07:00-19:30	09:30-18:15	-	60'	120'	-
Saarlouis - Vogelsang - Holzmühle - Saarlouis	447	26.000	06:45-20:00	10:30-19:15	-	60'	120'	-
Saarlouis - Alforweiler - Überherrn - Creutzwald	MS2	30.000	06:15-19:45	06:45-19:00	-	Einzelfahrten	Einzel-fahrten	-

4. Nahverkehrsplan für den Landkreis Saarlouis
- Fortschreibung -



Linienverlauf	Linie	Fpl-km/a	Betriebszeiten			Grundtakt		
			Mo-Fr	Sa	So/Ftg.	Mo-Fr	Sa	So/Ftg.
AST Wallerfangen	AST	36.000	-	00:00-00:30	-	-	60'	-
AST Saarwellingen	AST	22.000	22:45-04:45	22:45-04:45	09:45-14:30	60'	60'	Einzel-fahrten
AST Wadgassen	AST	133.000	06:15-23:45	06:15-00:00	06:15-00:00	60'	60'	60'
davon E-Wagen	9xx	244.000						
Summe der Linien im Teilnetz:	34							
Summe der Fahrplankilometer im Jahr (inkl. Schülerverkehr):		3.124.000						
<small>F) Zusätzliche Fahrt von Freitag auf Samstag V) Schülerverkehr R) verkehrt (teilweise) als Rufbus</small>								

Tabelle 31: Leistungsangebot Teilnetz 2 ab 01.01.19⁶⁹

Verlauf	Linie	Fpl-km/a	Betriebszeiten			Grundtakt		
			Mo-Fr	Sa	So/Ftg.	Mo-Fr	Sa	So/Ftg.
Wadern - Noswendel - Nunkirchen - Schmelz - Lebach	Re-gioBus-Linie 3	324.000	03:45-22:30	05:30-02:15	07:30-00:15	60'	60'/120'	60'/120'
Lebach - Bilsdorf - Nalbach - Dillingen - Saarlouis	Re-gioBus-Linie 5	277.000	04:15-23:30	05:15-23:30	07:30-22:30	30'/60'	60'/120'	120'
Saarlouis - Dillingen - Beckingen - Rehlingen/Siersburg - Eimersdorf / - Gerlfangen	411	192.000	06:30-21:30	7:30-21:30	13:00-21:30	60'	120'	120'
Lebach - Piesbach/Bilsdorf - Dillingen	455	34.000	06:45-15:45	-	-	V	-	-
Rehlingen/Siersburg - Gisingen - Niedaltdorf	461	51.000	09:00-18:00	10:00-19:00	10:00-19:00	120 ^R	120 ^R	120 ^R
Biringen - Gerlfangen - Hemmersdorf - Rehlingen/Siersburg - Eimersdorf - Fremersdorf	462	287.000	5:30-21:30	05:30-21:30	09:30-21:30	60'/120'+V	120'	120'

⁶⁹ Bereitgestellt durch die KVS GmbH, Stand Oktober 2018.

4. Nahverkehrsplan für den Landkreis Saarlouis
- Fortschreibung -



Verlauf	Linie	Fpl-km/a	Betriebszeiten			Grundtakt		
			Mo-Fr	Sa	So/Ftg.	Mo-Fr	Sa	So/Ftg.
Lebach - Falscheid - Reisbach - Saarwellingen - Saarlouis	463	316.000	5:30-21:30	06:30-23:00	11:45-20:00	60 ^R +V	60 ^R	60 ^R
Lebach - Gresaubach - Limbach	464	136.000	5:30-20:00	5:00-19:30	11:30-19:30	60'+V	120'	120'
Lebach - Schmelz - Primsweiler	465	38.000	06:15-15:45	-	-	V	-	-
Schmelz - Nalbach - Dillingen - Saarlouis	466	310.000	04:30-23:30	05:30-23:30	12:00-20:00	60'+V	60'	60'
Schmelz - Limbach - Dorf im Bohnental - Lindscheid	467	121.000	06:00-21:00	06:00-19:30	11:30-19:30	60'+V	120'	120'
Schmelz - Primsweiler - Schmelz	468	44.000	08:30-18:15	-	-	60'	-	-
Wadern - Noswendel - Nunkirchen - Schmelz - Lebach	470	74.000	05:15-18:00	-	-	V	-	-
Lebach - Dörsdorf - Überroth/ - Hasborn - Sotzweiler / - Tholey	473 ⁷⁰	249.000	05:00-19:30	08:00-19:00	12:00-19:00	120 ^R +V	120 ^R	120 ^R
Summe der Linien im Teilnetz:	14							
Summe der Fahrplankilometer im Jahr:		2.453.000						

V) Schülerverkehr
R) verkehrt (teilweise) als Rufbus

⁷⁰ Beinhaltet drei Fahrtenpaare nach Saarbrücken.

Verkehrliche Integration der Teilnetze 1 und 2

Aufgrund der Festlegung der Neukonzeption des Teilnetzes 2 nach Maßgabe eines ITF-Konzepts erfolgt eine verkehrliche Integration der beiden Teilnetze. Ein wesentlicher Baustein zur Realisierung dieser Festlegung ist die Schaffung direkter, durchgehender Verbindungen im ÖSPV entlang der raumordnerischen Siedlungsachsen. Dies betrifft im Landkreis Saarlouis insbesondere folgende Verkehrsachsen:

- Saarlouis - Saarwellingen - Lebach,
- Saarlouis - Dillingen - Nalbach - Schmelz.

Unter Berücksichtigung der infolgedessen gesteigerten Verbindungs- und Bedienungsqualität im Landkreis Saarlouis auf den benannten Achsen sind folgende Änderungen im Leistungsangebot maßgeblich:

- Direkte und durchgehende Bedienung der Achse Saarlouis - Dillingen - Nalbach - Schmelz durch die **Linie 466**,
- Direkte und durchgehende Bedienung der Achse Saarlouis - Saarwellingen - Lebach durch die **Linie 463**,
- Abstimmung und Vertaktung der nunmehr parallel verkehrenden Linien **401**, **403** und **463**, **466** zur Gewährleistung des bestehenden Leistungsangebots.

Gemäß dem Landesentwicklungsplan „Siedlung“ des Saarlandes erfolgt durch dieses Maßnahmenpaket eine stetige und im ÖPNV gestärkte Verbindung zwischen den Mittelzentren im Landkreis Saarlouis (Saarlouis, Dillingen und Lebach). Folgende Linienmaßnahmen sind dabei maßgeblich:

Linie 401	Saarlouis - Roden - Dillingen - Diefflen - Nalbach - Saarwellingen - Fraulautern - Saarlouis
	Sicherung 30'-Grundtakt durch abgestimmte Vertaktung mit der Linie 463 auf der Achse Saarlouis - Dillingen - Nalbach (Mo-Sa)
	Sicherung 30'-Grundtakt durch abgestimmte Vertaktung mit der Linie 466 auf der Achse Saarwellingen - Fraulautern - Saarlouis (Mo-Sa)
	Samstag ab 18:30 Uhr und Sonn- und Feiertag Anschluss an die Linie 466 in Richtung Schmelz
Linie 403	Saarlouis - Fraulautern - Saarwellingen - Nalbach - Diefflen - Dillingen - Roden - Saarlouis
	Sicherung 30'-Grundtakt durch abgestimmte Vertaktung mit der Linie 463 auf der Achse Nalbach - Dillingen - Saarlouis (Mo-Sa)
	Sicherung 30'-Grundtakt durch abgestimmte Vertaktung mit der Linie 466 auf der Achse Saarlouis - Fraulautern - Saarwellingen (Mo-Sa)
	Samstag ab 18:30 Uhr und Sonn- und Feiertag Anschluss an die Linie 463 in Richtung Lebach
Linie 463	Lebach - (Landsweiler -) Eidenborn - Falscheid - (Zollstock - Hoxberg) / Reisbach - Saarwellingen - Saarlouis (und zurück)
	Neue, vertaktete Direktverbindung zwischen dem Nordostkreis und Saarwellingen bzw. Saarlouis sowie zusätzliche Rufbus-Verbindung zur Stadtteilerschließung in Lebach
	Samstag ab 18:30 Uhr und Sonn- und Feiertag Fahrten nur zwischen Lebach und Saarwellingen (mit regelmäßigen Anschlüssen bis/von Saarlouis)
	Mo-Fr: zusätzliche Rufbus-Verbindung von Lebach über Landsweiler, Zollstock, Hoxberg und zurück, 120'-Grundtakt im Zeitraum 8:00-19:00 Uhr ersetzt die bisherigen Marktfahrten der Linie 469 (nur donnerstags)

	Verknüpfung der Fahrten in Lebach u.a. zur Saarbahn-Linie S1 von/nach Saarbrücken
Linie 466	Schmelz - Hüttersdorf - Piesbach - Nalbach - Diefflen - Dillingen - Saarlouis (und zurück)
	Neue, vertaktete Direktverbindung zwischen dem Nordwestkreis und Nalbach/Dillingen bzw. Saarlouis
	Integration der Linie in den ITF-Knoten Schmelz Brücke mit „Rundum-Anschluss“ an die Fahrten der Linien R3, 467 und 468
	Samstag ab 18:30 Uhr und Sonn- und Feiertag Fahrten nur zwischen Schmelz und Nalbach (mit regelmäßigen Anschlüssen bis/von Saarlouis)

Schaffung zentraler Umsteigepunkte

Um darüber hinaus der hinreichenden verkehrlichen Integration der Teilnetze 1 und 2 Genüge zu tragen, sind in Schmelz und Lebach zentrale Umsteigepunkte zur verkehrlichen Verknüpfung der Linien des Grundnetzes (Linien 463 und 466) und den nachgeordneten, lokalen Linien des Teilnetzes 2 (z.B. Linie 464, 467 und 473) zu schaffen. Folgende Umsteigepunkte sind dabei vorgesehen:

- Lebach Bahnhof (Umsteigebeziehungen zwischen den Linien R3, R4, R5, 463, 464, 473 und S1)
- Schmelz Brücke (Umsteigebeziehungen zwischen den Linien R3, 466, 467, 468)

Diese räumlichen und zeitlichen Verknüpfungen verstärken weiterhin die verkehrliche Integration beider Teilnetze.

Neustrukturierung Rehlingen-Siersburg

Im Zuge der Neukonzeption des Teilnetzes 2 erfolgte ebenfalls eine Neustrukturierung der die Gemeinde Rehlingen-Siersburg bedienenden Linien zur Schaffung von Transparenz und besserer Merkbarkeit für Fahrgäste. Die Linien 411 und RB 77 bilden weiterhin das Rückgrat des ÖPNV in der Gemeinde, wobei gleichzeitig eine Stärkung der Linie 462 realisiert wird. Folgende Linienmaßnahmen sind dabei maßgeblich:

Linie 411	Saarlouis - Wallerfangen - Dillingen - Beckingen - Rehlingen - Siersburg - Eimersdorf / Gerlfangen (und zurück)
	Der Abschnitt Siersburg - Eimersdorf wird künftig Mo-Fr alle zwei Stunden bedient. In der Zwischenstunde besteht in Siersburg Anschluss an Linie 462 nach Fremersdorf über Eimersdorf (und umgekehrt)
	Der neue Abschnitt Siersburg - Gerlfangen wird Mo-Fr alle zwei Stunden bedient (und umgekehrt)
	Das Wochenendangebot wird ausgeweitet: Samstag verkehren die Busse zwischen Dillingen und Eimersdorf (und umgekehrt) alle 2 Stunden im Takt; an Sonn- und Feiertagen verkehren nachmittags 5 Fahrtenpaare zwischen Dillingen und Eimersdorf (und umgekehrt)
	Am Wochenende bestehen am Bahnhof Dillingen Anschlussverknüpfungen zwischen der Linie 411 und der Linie 410 von/nach Saarlouis
Linie 461	Siersburg Bf - (Itzbach) - Gisingen - Rammelfangen - Ihn - Niedaltdorf (und zurück)
	Die Linie wird mit einem Rufbus-Angebot neu eingerichtet. Somit entstehen neue Direktverbindungen zwischen dem Niedgau und dem Saargau
	Es wird eine Haltestelle am Quellheiligtum Sudelfels eingerichtet, das somit neu mit dem ÖPNV erreichbar sein wird
	Am Wochenende wird der Ortsteil Itzbach ebenfalls mit dieser Linie bedient (anstelle der Linie 462)

	Für alle Fahrten bestehen in Siersburg Anschlüsse zur Niedtalbahn von und nach Dillingen
Linie 462	Biringen - Oberesch - Gerlfangen - Fürweiler - Hemmersdorf - Siersburg - Itzbach - Siersburg - Eimersdorf - Fremersdorf (und zurück)
	Die Linie wird künftig - abgesehen von Verstärkerfahrten im Schülerverkehr - auf einem einheitlichen Linienweg mit einem vertakteten Angebot betrieben. Fremersdorf und Itzbach werden Mo-Fr zusätzlich regelmäßig bedient
	Alle Fahrten werden in Siersburg auf die Niedtalbahn von/nach Dillingen abgestimmt verknüpft. Von/nach Fremersdorf besteht in Siersburg Burgstraße eine Verknüpfung mit der Linie 411 von/nach Dillingen und Saarlouis
	Die Spätfahrt Mo-Sa ab Dillingen Bf (ab ca. 23:00 Uhr mit Zug- und Busanschlüssen von Saarbrücken und Saarlouis) in die Gemeinde Rehlingen-Siersburg bleibt zusätzlich erhalten
	Einsatz von Minibussen mit Niederflur-Einstieg und Klapprampe

Neustrukturierung Lebach und Schmelz

Unter Berücksichtigung der Durchbindung der Linie 466 auf die Linie 467 von Schmelz über Dorf im Bohnental bis Lindscheid, der Vertaktung der Linie 464 bis Limbach und der Neukonzeption der Linie 473 wurde eine klare Strukturierung der Verkehre im Umland von Lebach sowie Schmelz erreicht. Im Zuge der Neukonzeption des Teilnetzes 2 erfolgte ebenfalls eine Neustrukturierung der Verkehre in und um Lebach bzw. Schmelz. Folgende Linienmaßnahmen sind dabei maßgeblich:

Linie 464	Lebach - Niedersaubach - Rümmelbach - Gresaubach - Limbach (und zurück)
	Vertaktung der Verbindung und Ausweitung des Angebots am Wochenende
	Verknüpfung der Fahrten in Lebach u.a. zur Saarbahn-Linie S1 von/nach Saarbrücken
	Regelmäßige Verknüpfung der Fahrten in Limbach (Abzw. Gresaubach) mit Linie 467 von/nach Dorf im Bohnental und Lindscheid
	Ersetzt die bisherigen Marktfahrten der Linie 469
Linie 467	Schmelz - Außen - Schattertriesch - Limbach - Dorf im Bohnental - Lindscheid (und zurück)
	Vertaktung der Verbindung und Ausweitung des Angebots am Wochenende
	Integration der Linie in den ITF-Knoten Schmelz Brücke mit „Rundum-Anschluss“ an die Fahrten der Linien R3, 466 und 468
	Regelmäßige Verknüpfung der Fahrten in Limbach (Abzw. Gresaubach) mit Linie 464 von/nach Lebach an Linie 467 nach/von Dorf im Bohnental und Lindscheid
Linie 469	Falscheid - / Gresaubach - / Dörsdorf - Lebach (und zurück)
	Bisheriger Marktbus an Donnerstagen
	Linie entfällt und wird ersetzt durch neue, vertaktete Linienbus- und Ruf-busangebote der Linien 463, 464 und 473 mindestens montags bis freitags, zum Teil auch am Wochenende

Linie 473	Lebach - Thalexweiler - Steinbach - Dörsdorf (- Hasborn / Scheuern / Überroth / Neipel / Dorf im Bohnental) (und zurück)
	Neustrukturierung der Linie mit teilweiser Vertaktung und Umwandlung in Rufbus-Bedienung
	Mo-Fr Verlängerung der Fahrten von Lebach nach Dörsdorf als Rufbus-Bedienung bis nach Hasborn, Scheuern, Überroth, Neipel und Dorf im Bohnental (und umgekehrt)
	Ersetzt die bisherigen Marktfahrten der Linie 469
	Verknüpfung der Fahrten in Lebach u.a. zur Saarbahn-Linie S1 von/nach Saarbrücken
	Wegfall der Schnellbus-Bedienung von Überroth bzw. Tholey nach Saarbrücken und zurück aus der Verantwortung des Landkreises Saarlouis; alternativ verbesserte Fahrmöglichkeiten nach Lebach, von dort weiter mit Zug oder Saarbahn nach Saarbrücken (und umgekehrt)

Neustrukturierung der Linie 425

Die Linie 425 verkehrt zukünftig zwischen Saarwellingen und Nalbach. Diese linienbezogene Maßnahme war aufgrund der Neukonzeption des Teilnetzes 2 nötig geworden. Aufgrund dieser Verlängerung der Linie wird weitestgehend das heutige Angebot auf der Achse Saarwellingen - Nalbach beibehalten.

Linie 425	(Völklingen -) Bous - Schwalbach - Schwarzenholz - Saarwellingen (- Nalbach)
	Verkehrt fortan Mo-Fr zwischen Saarwellingen und Nalbach (+ Sa)
	Vertaktung mit den Linien 401/403 zur Beibehaltung des 30'-Takts zwischen Saarwellingen und Nalbach (Mo-Fr)
	Anschlussbeziehungen in Saarwellingen in Richtung Lebach bzw. Saarlouis (Mo-So)
	Verlängerung der Linie bis Völklingen im 120'-Takt

7.3 Maßnahmen aus der Mängelanalyse

Die wesentlichen im Rahmen der Mängelanalyse festgestellten Schwachstellen werden unter Berücksichtigung der oben beschriebenen Maßnahmen bewertet.

7.3.1 Erschließungsanalyse

Eine ungenügende Erschließung weisen folgende Gebiete auf:

- Industriegebiete z. B. Lisdorfer Berg und Campus Nobel.

Hierfür werden im Rahmen des NVP Prüfaufträge formuliert, um entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung einleiten zu können (vgl. Kapitel 7.6).

7.3.2 Bedienungsanalyse

Wesentliche Schwachstellen aus der Bedienungsanalyse werden durch das Maßnahmenkonzept zukünftig behoben:

- durchgehende, umsteigefreie Verbindungen zwischen den Grund-/Mittelzentren im Landkreis Saarlouis (Saarlouis, Dillingen, Lebach und Schmelz),
- Einführen von Wochenendangeboten auf den Linien des Teilnetzes 2,
- Verbesserung und Strukturierung der Verkehre in Rehlingen-Siersburg durch Vertaktung und verkehrliche Integration der einzelnen Linien,
- im Zuge dessen Verbesserung der Anbindung von Fremersdorf und

- Verbesserung und Strukturierung der Verkehre um Lebach bzw. Schmelz durch Vertaktung und verkehrliche Integration der einzelnen Linien.

7.3.3 Verbindungsanalyse

Das im Rahmen der Verbindungsanalyse ermittelte Qualitätsniveau ist unter Berücksichtigung der derzeitigen Rahmenbedingungen angemessen und bedarf keiner weiteren Prüfung.

7.4 Zusammenfassung

Zusammenfassend werden ab dem 01.01.19 folgende Kernpunkte im Leistungsangebot des ÖSPV im Landkreis Saarlouis realisiert:

- Weitreichende verkehrliche Integration des gesamten Landkreis Saarlouis durch Schaffung durchgehender, direkter Verbindungen zwischen den zentralen Orten,
- Schaffung zentraler Umsteigeverknüpfungen, u. a. in Lebach und Schmelz zur Verknüpfung der Linien im nördlichen Bereich des Landkreises Saarlouis mit dem Süden,
- Einführen von Wochenendangeboten auf den Linien des Teilnetzes 2,
- Strukturierung der Verkehre in Rehlingen-Siersburg und Lebach bzw. Schmelz,
- Neue Bedienkonzepte unter Berücksichtigung alternativer Bedienungsformen.

7.5 Linienbündelungskonzept

Das primäre Ziel der Linienbündelung liegt insbesondere in der Sicherung einer dauerhaften und wirtschaftlichen Verkehrsbedienung aller in einem Linienbündel zusammengefassten Verkehrsangebote. Hierdurch sollen ökonomische Risikopotentiale zwischen ertragsstarken und ertragschwachen Linien ausgeglichen werden. Weiterhin können die Linienbündel sinnvolle Loszuschnitte im Rahmen künftiger Vergabeverfahren definieren.

Im Vorlauf eines Direktvergabeverfahrens im Landkreis Saarlouis, als Direktvergabe nach § 5 Absatz 2 der VO (EU) 1370/2007, vorgesehen soll die Linienbündelung nicht zuletzt auch vor einer „Rosinenpickerei“ schützen. Dies bedeutet, dass Verkehrsunternehmen zukünftig keine Angebote bzw. Anträge eines eigenwirtschaftlichen Betriebs nur für einzelne, möglicherweise rentable Linien stellen und sich somit deren Konzession sichern können, denn ansonsten blieben folglich ausschließlich die defizitären Linien in der Finanzierungslast des Aufgabenträgers.

Dies ist bei Verfahren der Direktvergabe deshalb von Bedeutung, weil im Regelfall nur in einem geschlossenen Bündel aller Leistungen die ökonomisch und technologisch niedrigsten Zuschussbeträge für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Betreibers aus Sicht des Aufgabenträgers sichergestellt werden können.

Durch die Zusammenfassung gewinnbringender und defizitärer Linien im Rahmen der Bündelkonzeption entsteht die Verpflichtung des betreibenden Verkehrsunternehmens, Gewinne aus rentablen Linien zur Finanzierung wirtschaftlich schwacher Linien zu verwenden. Denn auch der Betrieb von unrentablen Linien kann im Interesse der Öffentlichkeit liegen und eine Aufgabe zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge darstellen. Der erweiterte Konzessionsschutz des Linienbündels führt zu einer Versagung konkurrierender Genehmigungsanträge, wenn diese mit der Absicht gestellt werden, ertragreiche Einzellinien aus dem Linienbündel und damit dem betrieblichen sowie ökonomischen Verbund der Linien herauszulösen.

Die Konzeption der Linienbündelung liegt grundsätzlich im Ermessen des jeweiligen Aufgabenträgers für den straßengebundenen ÖPNV. Diese kann jedoch keineswegs als beliebig aufgefasst werden, sondern ist vielmehr sowohl durch Abwägung der öffentlichen als auch der unternehmerischen Interessen sowie sonstiger Belange hinreichend zu begründen und mit einer entsprechenden Festlegung im NVP darzulegen.

Die Teilnetze 1 und 2 bilden gemeinsam das Verkehrsnetz im Landkreis Saarlouis, dessen Angebotsleistung als ein verkehrlich integriertes Gesamtnetz aktuell durch die KVS GmbH als kreisinternem Betreiber erbracht wird, welches als vorhandenes Verkehrsnetz im Sinne des §13 (29) Abs. 3 lit. d) PBefG definiert wird. Die einheitliche Bedienungsqualität und die erzielten Nachfragezuwächse haben die Zielsetzung des Landkreises Saarlouis für den Busverkehr im Kreisgebiet nach dem Motto „Ein Kreis, eine Linie“ bestätigt. Der Landkreis beabsichtigt, den ÖPNV in diesem vorhandenen Verkehrsnetz weiter in der Verantwortung der KVS, als kreiseigenes Unternehmen, erbringen zu lassen.

Ziel der Neukonzeption des Teilnetzes 2 nach den Maßgaben eines ITF-Konzepts ist die verkehrliche Verzahnung der beiden Teilnetze 1 und 2 im Landkreis Saarlouis. Die ursprüngliche Trennung der Bedienung des Landkreises Saarlouis durch unterschiedliche Verkehrsunternehmen ist somit unter Berücksichtigung der erfolgten Vergabe beider Teilnetze an die KVS GmbH durch eine verkehrliche Integration beider Teilnetze zu einem gesamten Netz hinfällig.

Vor dem 01.01.2016 erfolgte die Bedienung der Linien des Teilnetzes 2 (vormals: Linienbündel 2) durch die Saar-Pfalz Bus GmbH. Seit dem 01.01.2016 wird der straßengebundene ÖPNV jedoch auf allen Linien in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Saarlouis in einem geschlossenen Gesamtnetz alleine durch die KVS GmbH als kreiseigenes Unternehmen erbracht. Die integrierte Bedienung durch ein Unternehmen und die für alle Linien gleichen Standards bei den Fahrzeugen⁷¹ sowie bei Marketing und Vertrieb haben zu einer einheitlichen Wahrnehmung des ÖPNV-Angebots bei den Bürgerinnen und Bürgern und zu deutlichen Fahrgastzuwächsen geführt.

Das vorhandene Verkehrsnetz bildet sich durch die Teilnetze 1 und 2 (die ehemaligen Linienbündel) (vgl. Karte 2 und Karte 3) nunmehr nur noch in einer gesamtheitlich technisch-betrieblich optimal zu betreibenden Leistungseinheit.

⁷¹ Unter Berücksichtigung der saarlandweiten Qualitätsstandards des ZPS auf den Linien RegioBus-Linie 3 und RegioBus-Linie 5.

Diese Leistungseinheit wird heute von der KVS GmbH auf der Grundlage einer Direktvergabe des Landkreises Saarlouis betrieben. Nur in der betrieblichen Durchführung aller Leistungen durch einen Betreiber kann auch zukünftig der notwendige Ausgleichsbedarf für die Leistungserstellung minimiert werden. Insofern gibt es für das vorhandene Verkehrsnetz im Landkreis Saarlouis keinen Bedarf mehr für die Bildung von mehreren Linienbündeln im Kreisgebiet.

7.6 Weiterentwicklung des ÖPNV

7.6.1 Beteiligung

Für den 4. Nahverkehrsplan des Landkreises Saarlouis wurde eine Onlinebeteiligung im Zeitraum 07.05.2018 bis 10.06.2018, an der u. a. alle Bürger/innen teilnehmen konnten, durchgeführt. Ziel dieser Beteiligung war es, dass frühzeitig eine Partizipation der Bürger/innen im Zuge des NVP-Erstellungsprozesses ermöglicht wird und Anregungen einreicht werden können. Die Stellungnahmen wurden entweder per Mail (nahverkehrsplan@kreis-saarlouis.de), über soziale Medien oder postalisch an den Landkreis Saarlouis mitgeteilt.

Aus den Beteiligungsrunden der Bürger/innen, Gemeinden und Verkehrsunternehmen haben sich aus den Handlungsfeldern **Angebot**, **Haltestellen**, **Kommunikation** und **Fahrzeug** die folgenden Prüfaufträge für die Weiterentwicklung des ÖPNVs im Landkreis Saarlouis herauskristallisiert (Auswahl):

- Es wird eine Anbindung des Campus Nobel gewünscht.
- Wünschenswert wäre eine Angebotsausweitung in Richtung Felsberg am späten Abend und am Wochenende.
- Eine Angebotsausweitung zwischen Körprich, Lebach (und Piesbach) zur Schülerbeförderung sollte geprüft werden.
- In diesem Zusammenhang sollte auf der Linie 455 ein zusätzlicher Halt an der Haltestelle Körprich „Kreisel“ aus Lebach kommend geprüft werden.
- Eine Ausweitung des Angebots auf der Linie 421 (z. B. Montag-Freitag ca. 05:00-24:00 Uhr 60'-Takt ohne Taktlücken, Samstag ca. 05:00-00:00 Uhr 120'-Takt und Sonntag ca. 10:00-20:00 Uhr 120'-Takt) soll geprüft werden.
- Einführen einer Direktverbindung zwischen Felsberg und Überherrn.
- In Überherrn wäre eine Angebotsausweitung samstags nach 00:00 Uhr wünschenswert.
- Es wird eine Prüfung der Anbindung des Lisdorfer Bergs werktags und an Wochenenden gewünscht.
- Berücksichtigt werden soll ebenso eine Berufslinie für die Gewerbegebiete in Saarwellingen und Häfeld.
- Eine zusätzliche Schleife über Felsberg bis Berus auf der Linie 409 sollte im Rahmen des NVP berücksichtigt werden.
- Es wird eine Verbesserung der Busverbindung im ländlichen Raum gewünscht für Werbeln, Differten und Friedrichweiler gewünscht.
- Die Stadt Saarlouis wünscht insgesamt die ÖPNV-Bediensdefizite im östlichen Ring der Stadt zu beheben.

- Das Thema der Fahrradmitnahme in Linienbussen soll verstärkt berücksichtigt werden.
- Die Stadt Saarlouis wünscht die Erweiterung und/oder Einführung dynamischer Fahrgastinformationssysteme an stark frequentierten Haltestellen.
- Der Landkreis setzt sich für den weiteren Ausbau von behindertengerechten Haltestellen ein. Planung und Bau dieser Infrastruktur obliegen den Gemeinden.
- Die Haltestellen im Kreisgebiet sind zu kategorisieren als Basis zur Festlegung und Begründung des jeweiligen Ausbaustandards und ebenso der Ausgestaltung für einen barrierefreien Ausbau.
- Die Fahrplanauskunft in Echtzeit mittels moderner App-basierter Systeme wird gewünscht.

7.6.2 Prüfaufträge

Für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes im Landkreis Saarlouis wurden für die zukünftige Bearbeitung folgende Prüfaufträge formuliert:

- **Allgemeine Erschließung neuer und in Planung befindlicher Industrie- und Gewerbegebiete:** Im Rahmen der Neuerschließung bzw. der Erweiterung von Industrie- und Gewerbegebieten soll geprüft werden, wie diese in das bestehende ÖPNV-Netz integriert bzw. angebunden werden können. Das betrifft neu erschlossene Industrie- und Gewerbegebiete, wie z. B. Lisdorfer Berg, und weitere geplante Industrie- und Gewerbebestandorte, wie beispielsweise das Gelände am Kraftwerk Ensdorf, das Gewerbegebiet an der ehemaligen Grube Griesborn und der grenzüberschreitende Warndtpark Überherrn/Carling/Creutzwald).
- **Ortsbus Nalbach/Campus Nobel:** Ziel der Prüfung ist eine verbesserte Feinerschließung innerhalb der Gemeinde Nalbach, die bessere Anbindung des Wohn- und Gewerbegebiets Saarwellingen Campus Nobel und die Verbindung mit Nalbach zu ermöglichen.
- **Anbindung der Gemeinde Wadgassen an das Bisttal:** Für die Weiterentwicklung des ÖPNV soll die Anbindung der Gemeinde Wadgassen, hier insbesondere die im Bisttal gelegenen Ortsteile, an das Mittelzentrum Völklingen untersucht werden. Es besteht zwar ein Angebot im Berufs- und Schülerverkehr über Ludweiler. Regelmäßige, direkte und umsteigefreie Verbindungen sind ansonsten jedoch nicht vorhanden.
- **Barrierefreier HST-Ausbau:** Auf Basis der Rückmeldungen aus der erfolgten Abfrage der kreisangehörigen Städte und Gemeinden zum barrierefreien HST-Ausbau, welcher den Kommunen obliegt (vgl. Anhang B), sind die Haltestellen im Kreisgebiet zu kategorisieren.
- **Fahrradabstellanlagen:** An zentralen Umsteigepunkten und wichtigen Haltestellen sollen sichere und wettergeschützte Fahrradabstellanlagen in ausreichender Zahl angelegt werden, vorzugsweise an Umsteigepunkten und zentralen Haltestellen in den Ortsteilen. Planung und Bau dieser Infrastruktur obliegen den Kommunen.

- **Ausbau grenzüberschreitender Nahverkehrsbeziehungen:** Das ÖPNVG fordert nicht die übergreifende Abstimmung der Länder, sondern den Ausbau der grenzüberschreitenden Nahverkehrsbeziehungen. Es ist ein Handlungsbedarf abzuleiten oder zumindest eine begründete Ablehnung oder Relativierung der gesetzlich verankerten Forderung.
- **Anbindung Schwalbach - Elm und (Bous):** Im Liniennetz von Schwalbach soll geprüft werden, wie die Schülerbeförderung von Schwalbach nach Elm verbessert werden kann. Die Gemeinde wünscht sich auch eine bessere Anbindung an den Bahnhof Bous.

7.7

Alternative Antriebstechnologien im ÖPNV

Die Städte im Landkreis Saarlouis gehören zwar nicht zu den 35 NO_x-Städten bundesweit, in denen die zulässigen EU-Grenzwerte von 40µg/m³ überschritten werden. Gleichwohl verfolgt der Landkreis Saarlouis das Ziel, im Sinne einer zukünftig nachhaltigeren Mobilitätsentwicklung, den Einsatz alternativer Antriebstechnologien im lokalen ÖPNV zu erproben und sukzessive einzuführen.

Das Themenfeld alternativer Antriebe ist breit aufgestellt. Weiterentwickelt hat sich dabei das Themenfeld gasbetriebener Busse. Der Gasantrieb, wie er aktuell bei Fahrzeugen im ÖPNV eingesetzt wird, verfügt gegenüber älteren Gasbus-Generationen inzwischen über eine Dauerstandfestigkeit hinsichtlich seiner Lebens- und Nutzungsdauer. Aber auch der Wasserstoffbus als Alternative ist in den Verkehrsunternehmen weit verbreitet und schon seit längeren Jahren intensiveren Tests ausgesetzt worden (s. Hürth, Hamburg, Neuwied).

In Kooperation mit der BPV bearbeitet die kreiseigene KVS GmbH derzeit eine Studie, die die Einführung alternativer Antriebstechnologien untersucht. Mittels der Studie sollen die verbundenen Optionen und Chancen mit der Einführung von Elektrobussen für ein Verkehrsunternehmen analysiert werden.

Zu Beginn der Studie wird ein Grundkonzept für die Einführung des E-Bus-Betriebs ausgearbeitet, um insgesamt ein realistisches Einstiegskonzept für technische Anforderungen an das Fahrzeug, den Energiebedarf, die Auswirkungen auf Umläufe und alle sonstigen Konsequenzen für den Betrieb und die damit verbundenen Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur ermitteln zu können. Als Grundlage dafür werden Datenlogger beschafft und verbaut, um eine Echt-daten-Aufnahme zu erhalten.

Im Anschluss einer positiven Bestätigung des Grundkonzeptes, wird die Phase der Energiebedarfsermittlung eingeleitet. Ziel der Datengewinnung mit Hilfe der Datenlogger aus dem Ist-Betrieb der KVS mit Dieselfahrzeugen ist:

- Ermittlung der fahrdynamischen Kennwerte aus dem Ist-Betrieb inkl. eines hochgenauen Höhenmodells und
- Unterteilung des Energiebedarfs im Ist-Betrieb je Streckenabschnitt.
- Ggf. wird auch die Abhängigkeit von Fahrgastzahlen aufgenommen.

Sind diese Bedarfsdaten ermittelt, können im Anschluss daran die individuellen technisch-betrieblichen Anforderungen für die KVS abgeleitet werden. Ebenfalls

wird dann auch die betriebliche Restrukturierung der Organisation eine Rolle spielen.

Als Abschluss soll eine Präferenzvariante und eine Alternativvariante als Lösungsansätze formuliert werden.

Auch bietet die BPV ihre Unterstützung in der Redaktion und weiteren Begleitung von Förderanträgen an. Es sollte jedoch angemerkt werden, dass Förderanträge einem strengen Regime in der Darstellung und Erklärung folgen. Demnach können mehrere Korrekturrunden nicht ausgeschlossen werden.

8 Finanzierung und Umsetzung

8.1 Finanzierungsrahmen

Der SPNV im Saarland wird als Rückgrat des ÖPNV durch das zuständige Landesministerium, zzt. dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr, finanziert. Die Finanzierung des Landes wird aus der Zuweisung von Bundesmitteln nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) getragen. Dies gilt ausschließlich der Finanzierung des nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz betriebenen SPNV und des sonstigen ÖPNV - hierunter fällt auch die anteilige Finanzierung der Regionalbuslinien R 3, R 4, R 5, R 13 und der Saarbahn - und ist die zentrale gesetzliche Finanzierungsgrundlage für den übergeordneten Nahverkehr.

Gemäß dem ÖPNV-Gesetz des Saarlandes (ÖPNVG) nimmt der Landkreis Saarlouis die Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV als pflichtige Selbstverwaltungsaufgabe in den Grenzen seiner finanziellen Leistungsfähigkeit, d. h. mit Entscheidungsbefugnis über die Ausgestaltung der Aufgabenerfüllung, wahr.

Der Landkreis Saarlouis ist Pflichtmitglied im Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) als Aufgabenträgerverbund, welcher der Förderung und Koordinierung des ÖPNV im Saarland dienen soll. 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 des 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 der Landkreis Saarlouis 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. Hierzu zählen

auch die von den Kommunen über die im NVP definierte ausreichende Verkehrsbedienung hinausgehende, bestellten Verkehrsleistungen, die für den Landkreis Saarlouis einer vertraglichen Regelung zwischen der jeweiligen Kommune und dem Verkehrsunternehmen bedürfen.

Eine weitere bedeutende Finanzierungsquelle stellen diejenigen Mittel dar, welche zum Ausgleich der Rabattierung von Fahrausweisen im Auszubildendenverkehr (Schüler, Berufsschüler und Studenten) gewährt werden können. Maßgeblich ist die landesrechtliche Regelung nach § 14 ÖPNVG (in Nachfolge der früheren bundesrechtlichen Regelung nach § 45a PBefG), wonach mittels Preis-Kosten-Vergleich der Rabatt gegenüber dem normalen Verbundtarif an die Verkehrsunternehmen auf Antrag ausgeglichen wird. Der Antrag ist bei der Geschäftsstelle des ZPS unter Vorlage eines testierten Nachweises der Verbundgesellschaft der Verkehrsunternehmen zu stellen.

Den Aufgabenträgern für den ÖSPV werden darüber hinaus pauschal zweckgebundene Mittel zur Finanzierung von Verkehrsleistungen, insbesondere Betriebsleistungen für die Beförderung von Auszubildenden und die vergünstigte Beförderung von Studierenden im Rahmen des Semestertickets, nach § 15 ÖPNV („ÖPNV-Pauschale“), zur Verfügung gestellt. Dieser pauschale Anspruch soll die Regelungen für ÖPNV-Landeszuschüsse nach § 11 des alten ÖPNV-Gesetzes (gültig bis Ende 2016) ersetzen, wobei diese Förderung neben Verkehrsleistungen auch Mittel zur Finanzierung von Infrastruktur, Fahrzeugen und Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und Organisation des ÖPNV umfasste. Somit besteht die bisherige Möglichkeit, beispielsweise auch Regie- und Sachkosten für die Ausübung der Aufgabenträgerfunktion durch Landesmittel anteilig zu finanzieren, nun nicht mehr.

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 Busbahnhöfen, Haltestelleneinrichtungen und Betriebshöfen für den ÖPNV und
- Telematik- und Leitsysteme im ÖPNV.

8.2 **Sicherung der ÖPNV-Finanzierung im Landkreis Saarlouis**

Nachdem der ÖPNV im Landkreis Saarlouis über viele Jahre seitens der KVS GmbH ohne Zuschuss durch den Landkreis betrieben werden konnte, wird dies in absehbarer Zeit aufgrund von Nachfrageveränderungen, insbesondere im Schülerverkehr bei gleichzeitiger Sicherung und Weiterentwicklung des vom Landkreis Saarlouis geforderten Angebotsvolumens und dem beabsichtigten strategischen Vorgehen im Rahmen der rechtlich zulässigen Handlungsoptionen, nicht mehr möglich sein. Somit konnten der Genehmigungsbehörde im Vorfeld der zuletzt erfolgten Neuvergaben der Teilnetze 1 und 2 keine bzw.

keine nachweislich tragfähigen eigenwirtschaftlichen Genehmigungsanträge vorgelegt werden. Damit ist die Einschätzung belegt, dass der ÖPNV im Landkreis Saarlouis unter den geforderten Rahmenbedingungen nur gemeinwirtschaftlich betrieben werden kann.

Der Landkreis Saarlouis als Aufgabenträger des ÖSPV beschreibt mit der 4. Fortschreibung in diesem Nahverkehrsplan die Spezifikationen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, d. h. diejenigen Anforderungen und Standards für den ÖPNV, welche in den anstehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen gegenüber dem Betreiber verbindlich festzulegen sind. Der Landkreis behält sich dabei vor, über die Nahverkehrsplanung, inkl. der Bearbeitung und Umsetzung von Prüfaufträgen zur Weiterentwicklung des ÖPNV, die Verkehrsleistungen während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags an veränderte Verkehrsbedürfnisse sowie gesetzliche oder finanzielle Rahmenbedingungen anzupassen. Solche Änderungen können sich sowohl auf den Bestand und den Verlauf der Linien, das Fahrplan- und Tarifangebot sowie Qualitätsanforderungen an den ÖPNV erstrecken.

Der NVP definiert zugleich die beschriebenen Anforderungen und Standards als ausreichende Verkehrsbedienung für den ÖSPV im Landkreis Saarlouis gemäß § 8 (3) PBefG. Zum 24.12.2017 ist die Verordnung VO (EU) 2016/2338 zur Änderung der Verordnung VO (EU) 1370/2007 auch in Deutschland in Kraft getreten. Die novellierten Vorgaben sind in der Aufstellung des hiesigen NVP berücksichtigt worden. Demnach sind alle Festlegungen im NVP betreffend die Sozialstandards und die Vorgaben in Bezug auf den Beitrag des ÖPNV zum Umwelt- und Klimaschutz, wie sie im NVP erstmals festgeschrieben wurden, für zukünftige Konzessionierungen verpflichtend für die Leistungserbringung durch die Verkehrsunternehmen.

Die Erbringung des bestehenden und des im NVP fortgeschriebenen Angebots kann gegenwärtig noch ohne finanzielle Zuschüsse der öffentlichen Hand erfolgen. Aktuell oder künftig auftretende Defizite aus der Erbringung des ÖPNV können bis auf Weiteres über die Gesellschafter der KVS GmbH ausgeglichen werden. Die Gesamtverantwortung für die Leistungserstellung im ÖPNV liegt beim Landkreis Saarlouis, da er eine Kontrollfunktion mit Weisungsrecht über Betrieb und Betriebsmanagement der KVS GmbH durch seine Beteiligungen ausübt.

Die weitere Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung im ÖPNV ohne direkte Zuschüsse ist von vielen Faktoren abhängig, wie z. B. die Entwicklung der Bevölkerung und der Schulstandorte in Bezug auf die Generierung von Einnahmen. Diese kann dazu führen, dass zukünftig direkte Zuschüsse geleistet werden müssen. Der Landkreis Saarlouis wird, wenn und soweit dies notwendig wird, die Finanzierung des im hiesigen NVP festgeschriebenen Leistungsvolumens nach Haushaltslage sicherstellen. Wenn und soweit Mehrleistungen über das festgeschriebene Leistungsvolumen gefordert werden, so wird dies im Zweifelsfall nur gesichert werden können, wenn von den betroffenen Kommunen eigene Mittel dazu auch bereitgestellt werden.

Über die ausreichende Verkehrsbedienung hinausgehende Angebote zur zusätzlichen bzw. ergänzenden Verkehrserschließung in den Städten und Gemeinden im Landkreis Saarlouis anlässlich einer Weiterentwicklung des ÖPNV vor Ort sind durch die betroffenen Kommunen zu bestellen und zu finanzieren.

Anhang

Anhang A - Stellungnahmen im Rahmen der Anhörung, 4. NVP 2018

Für die dritte Fortschreibung des NVP des Landkreises Saarlouis wurden die zu beteiligten bzw. anzuhörenden Stellen, darunter die im Kreisgebiet vorhandenen und verantwortlichen Verkehrsunternehmen, kreisangehörige Städte und Gemeinden, benachbarte Aufgabenträger sowie Kammern, Vereine, Verbände und weitere Organisationen im Saarland im September 2018 angeschrieben. Diese wurde um Anmerkungen und Stellungnahmen zum Entwurf des 4. NVP gebeten.

Folgende Rückmeldungen sind fristgemäß von folgenden Organisationen eingegangen:

- Stadt Saarlouis,
- Gemeinde Schmelz,
- ZPS,
- Gemeinde Rehlingen-Siersburg,
- ZPRS,
- Stadt Dillingen,
- Gemeinde Wadgassen,
- Gemeinde Wallerfangen,
- Gemeinde Schwalbach,
- Gemeinde Überherrn und
- Saarbahn GmbH.

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

Stadt Saarlouis		
	Anmerkung/Stellungnahme	
1	Für die Weiterentwicklung und Verbesserung des ÖPNV im Landkreis wird die Bitte herangeführt die Tarifstruktur, „Eine Wabe für Saarlouis“ und „Änderung des Wabenplans“, als Ziel im Nahverkehrsplan zu verankern.	Aufgrund der damit verbundenen Kosten wurde der Antrag durch den Landkreis Saarlouis für die Wabenanpassung zurückgezogen.
Gemeinde Schmelz		
	Anmerkung/Stellungnahme	
2	Die Gemeinde Schmelz stimmt dem Entwurf zum 4. Nahverkehrsplan des Landkreises Saarlouis (Fortschreibung des 3. Nahverkehrsplanes) zu.	Kenntnisnahme
ZPS		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar
3	Kapitel 1.2.1: Es sind alle im Landkreis Saarlouis zuständigen Aufgabenträger zu ergänzen.	Wird ergänzt

4	Kapitel 2.1.2: Die Schieneninfrastruktur ist keinesfalls vollständig ausgebaut und in Betrieb genommen	Wird geändert
5	Kapitel 2.2: Unvollständige Aufzählung der Verkehrsunternehmen	Wird geändert
6	Karte 4: Rechtschreibfehler bei „Schmelz“	Wird geändert
7	Kapitel 2.4.2: zu kleine Darstellung der Karten 2 und 3. Verweis auf die vorhandenen Tabelle 11 und Tabelle 12 (jetzt Tabelle 13 und Tabelle 14) wäre hilfreich.	Wird geändert
8	Tabelle 1: Datenlücken in der Zuordnung der Verkehrsunternehmen, Genehmigungslaufzeit, AT federführend und weiterer AT	Wird geändert
9	Kapitel 4.1.2: Vergleichbarkeit der Daten von 2011 und 2017	Wird überarbeitet
10	Kapitel 4.1.2: Ein Zahlendreher des Demographie-Spiegels von Saarlouis und Saarwellingen wird vermutet. %-Veränderung wäre übersichtlicher und aussagekräftiger	Wird geändert Kenntnisnahme
11	Karte 5: Berücksichtigung der Farbauswahl von positiven und negativen Werten	Wird geändert
12	Kapitel 4.1.3: Vermutlicher Zahlendreher des prognostizierten Rückgangs des Landkreis Saarlouis	Wird geändert
13	Kapitel 4.1.5: Verwechslung der Gemeinde mit dem größten Pendleranteil. Ebenfalls sollte der Anteil der Auspendler ins Ausland mit aufgenommen werden. Bessere Begrifflichkeiten in der Kopfzeile „Arbeitsplätze“ und „Wohnbevölkerung“	Wird überarbeitet Anteil der Auspendler nicht verfügbar
14	Kapitel 4.1.5: Abweichungen in den angegebenen Pendlerbeziehungen	Wird geändert
15	Kapitel 4.1.5: Karte 7: zu kleine Darstellung	Wird geändert
16	Kapitel 4.1.5: Der Regionale Flugplatz Düren hat keine verkehrliche Bedeutung für den öffentlichen Personennahverkehr. Überarbeitung der Erläuterung „Zunahme des Kfz-Bestandes“	Standort Flugplatz Düren ist von lokaler verkehrlicher Bedeutung (v.a. Sport- und Freizeiteinrichtungen, Ausgangs- und Endpunkt für Wanderungen) und über Rufbus-Linie 423 an den ÖPNV angebunden.
17	Kapitel 4.1.7: Auflistung der Schulen im Landkreis Saarlouis	Wird geändert
18	Kapitel 4.2.1: Der Landkreis Saarlouis ist nicht über den Hauptbahnhof an das internationale Fernbusliniennetz angeschlossen, sondern	Wird geändert

	über die Fernbushaltestelle Saarlouis Hauptbahnhof Ergänzung SÜWEX (seit Dezember 2014)	
19	Kapitel 4.2.1: Änderung des Linienverlaufs KBS 681 und S1	Wird geändert
20	Tabelle 10 (jetzt Tabelle 12): Die Tabelle enthält Ungenauigkeiten in den Betriebszeiten Stand der Datengrundlage sollte hinzugefügt werden	Wird überarbeitet
21	Kapitel 4.2.2.: Zweckverband Personennahverkehr im Saarland Die 14 RegioBus-Linien des ZPS sind unzureichend beschrieben. Empfehlung: Liniensteckbrief mit Linienverlauf und Liniencharakteristik. - An dieser Stelle sollte auch die Zuständigkeit des ZPS inkl. der damit verbundenen Aufgaben klarer herausgestellt werden In Anlehnung an Kapitel 5.6: Qualitätsstandards des ZPS mit aufnehmen	Die den LK SLS tangierenden RegioBus-Linien (vgl. Tabelle 15) und die Qualitätsstandards wurden ergänzt
22	Tabelle 11 und 12 (jetzt Tabelle 13 und Tabelle 14): Darstellung der Fußnoten sehr unübersichtlich Vervollständigung der Tabelle (jetzt Tabelle 15) der fehlenden Linien	Wird überarbeitet
23	Tabelle 11 und 12 (jetzt Tabelle 13 und Tabelle 14): Korrektur der Betriebszeiten und Taktung	Wird geändert
24	Kapitel 4.2.4: Es fehlt die Erwähnung der Qualitätsstandards des ZPS	Wird ergänzt
25	Kapitel 4.2.5: Der grundlegende und wichtigste Tarif im Landkreis Saarlouis ist der saarVV. Er gilt für alle im Kreis fahrenden Unternehmen (+Tarifbestimmungen). Dies ist grundsätzlich herauszustellen.	Wird ergänzt
26	Kapitel 4.2.5: Was steht hinter dem Begriff „Niederlassung Dritter“ und „weitere Verkaufsstellen“? Ebenso sollten die Verkaufsstellen an den Schienenstationen und die saarVV-Kundenhotline erwähnt werden	Wird geändert
27	Kapitel 4.2.6: Weitere Angebote zur Personbeförderung wie Taxi, Mietwagen und insbesondere Schülerverkehre gehören ebenfalls zum „klassischen ÖPNV“	Wird geändert
28	Kapitel 4.2.6: Erklärung der Karte 11 (jetzt Karte 10) Der Hinweis fehlt, das die 900er-Linien nach § 42 PBefG auch anderen Fahrgästen zur Verfügung stehen	Wird geändert

29	<p>Kapitel 5.2:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verflechtung Wadgassen und Anbindung des Bisttals an Völklingen wird nicht Rechnung getragen - Sicherstellung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen pauschal und zu differenzieren - Analyse des Klimaschutzkonzeptes ist deutlicher herauszustellen 	<ul style="list-style-type: none"> -Überprüfung ist im Vorfeld der Neuvergabe der RegioBus-Linie 13 vorgesehen - Wird geändert - Wird ergänzt
30	<p>Kapitel 5.3: Tausch der Begrifflichkeiten von „Vorrangsystem des ÖPNV“ zu „Vorrangstellung des ÖPNV“</p>	<p>Wird geändert</p>
31	<p>Kapitel 5.3.1: Es fehlen Angaben/Gründe warum zwischen 2017 und 2021 kein weiterer Umbau von Haltestellen geplant ist.</p>	<p>Wird ergänzt Verweis im Text (Anhang B)</p>
32	<p>Kapitel 5.3.1: Grau hinterlegten Felder bedürfen einer Erläuterung</p>	<p>Wird ergänzt Verweis im Text (Anhang B)</p>
33	<p>Tabelle 16 (jetzt Tabelle 20): falsche Zuordnung der Linien 155, 197, 202, 435 zum Grund- und Ergänzungsnetz</p>	<p>Wird überarbeitet</p>
34	<p>Kapitel 5.4.2.: R-Linien heißen korrekt RegioBus-Linien oder RegioBusse</p>	<p>Wird geändert</p>
35	<p>Tabelle 17 (jetzt Tabelle 21): Überarbeitung der Verknüpfungspunkte aufgrund von Datenlücken</p>	<p>Wird überarbeitet</p>
36	<p>Kapitel 5.4.2: Ergänzung aller vorhandener P+R-Parkplätze inkl. der vorhandenen Kapazität Parkplatzangebot ist getrennt zu betrachten</p>	<p>Wird überarbeitet</p>
37	<p>Kapitel 5.5.2: An dieser Stelle im NVP wird nur zwischen NVZ und SVZ unterschieden. Die Erwähnung der HVZ fehlt.</p>	<p>Kenntnisnahme Für die Analyse in Kapitel 6. abgestimmt</p>
38	<p>Kapitel 5.5.2: Doppelnennung der Taktbildung eröffnet eine Vielzahl an Optionen Fehlende Erklärung der Achsen B und C/D</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
39	<p>Kapitel 5.6: Es fehlt die Erwähnung der Qualitätsstandards des ZPS</p>	<p>Wird ergänzt</p>
40	<p>Kapitel 5.6.3: Bezieht sich die Pflicht der Benutzung der beschriebenen Infrastruktur auf alle im Nahverkehrsplan vorkommenden Linien oder nur auf bestimmte Aufgabenträger?</p>	<p>Für die Erbringung der Leistungen in Teilnetz 1 und 2 des Landkreises Saarlouis</p>

41	Kapitel 5.6.3: Einführung der Verpflichtung zur Durchführung von Fahrgastzählungen	Für den Betrieb Teilnetze 1 und 2 ist Zählverpflichtung via AFZS aufgenommen. Für Zählungen auf R-Linien gelten außerdem die ZPS-Standards. Bestehende Zählverpflichtung für die Linien der VVB wird übernommen.
42	Kapitel 5.6.4: Das Verbot des Einsatzes von Leiharbeitern verhindert auch die Überbrückung von kurzfristigen Fahrerengpässen und kann zu einer Reduktion der Betriebsqualität führen.	Kenntnisnahme
43	Kapitel 5.6.6: Die Verkehrsunternehmen sollten seitens des AT zur Lieferung der entsprechenden Fahrplandaten verpflichtet werden (s. § 6, Abs. 5 ÖPNVG) Es fehlen anderen AT und Verkehrsunternehmen	Wird ergänzt Die Lieferung von kontinuierlichen Echtzeitdaten nach den VDV-Spezifikationen 453/454 für jedes eingesetzte Fahrzeug ist sicherzustellen.
44	Kapitel 5.6: Es fehlt die Erwähnung der Qualitätsstandards des ZPS	Wird ergänzt
45	Kapitel 5.6.7: Das Angebot im ÖPNV wird nicht durch den Saarländischen Verkehrsverbund organisiert sondern allenfalls der Tarif.	Wird geändert
46	Kapitel 5.6.8: Es fehlt der Hinweis zur Anforderung der Integration des Haustarife in den saarVV gemäß ÖPNVG	Wird ergänzt
47	Kapitel 6.3: Eine Komponente der Verbindungsqualität und damit die Verkehrsmittelwahl ist die Umsteigehäufigkeit. Diese geht in die vorliegende Betrachtung nicht ein.	Wird ergänzt
48	Kapitel 6.4: Im Zuge der nachrichtlichen Auflistung wird die Position zu diesem Punkt des AT gefordert	Wird ergänzt
49	Tabelle 26 und 27 (jetzt Tabelle 30 und Tabelle 31): Außerhalb der Linienbündel der KVS sind weitere Linien für die Bedienung des Landkreises wichtig. Abstimmung mit den AT	Wird ergänzt

50	Kapitel 7.2: Im Zuge der Neuschneidung der Buslinien im Landkreis Saarlouis soll darauf geachtet werden das keine Parallelverbindungen zur Schiene, RegioBus-Linien oder anderen bestehenden Verkehren aufgebaut werden	Wurde bei der Konzeption berücksichtigt
51	Kapitel 7.5: Das Recht zur Konzeption von Linienbündeln/Standards bei den Fahrzeugen wird nicht allein dem Landkreis Saarlouis zugestanden	Wird geändert
52	Es wird angemerkt, dass an Sonn- und Feiertagen zwischen 08:00 und 12:00 Uhr eine Bedienungslücke im derzeitigen Angebot der KVS besteht	Gewachsene Struktur. Derzeit vom AT nicht als Priorität angesehen, da keine ausreichender Nachfrage zu erwarten
Gemeinde Rehlingen-Siersburg		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar
53	Der Gemeinderat der Gemeinde Rehlingen-Siersburg hat in seiner Sitzung am 27. September 2018 einstimmig dem vorliegenden Entwurf des 4. Nahverkehrsplans des Landkreises Saarlouis zugestimmt.	Kenntnisnahme
ZPRS		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar
54	Kapitel 1., Absatz 2: Übertragung der Aufgabenträgerschaft des Regionalverbandes auf den ZPRS (gem. § 5, Abs. 2 ÖPNVG)	Wird ergänzt
55	Kapitel 1.2.2, Absatz 1: Verwendung des umgangssprachlichen Begriffs „Konzession“	Kenntnisnahme
56	Kapitel 2.1.2: Die Schieneninfrastruktur ist keinesfalls vollständig ausgebaut und in Betrieb genommen	Wird geändert
57	Kapitel 2.4.2: zu kleine Darstellung der Karten 2 und 3. Verweis auf die vorhandenen Tabelle 11 und Tabelle 12 (jetzt Tabelle 13 und Tabelle 14) wäre hilfreich. Ergänzung der TN-Zuordnung in Tabelle 1 zur besseren Übersicht	Wird ergänzt
58	Tabelle 1: Linienverlauf/Erklärung ist unverständlich	Wird entfernt
59	Tabelle 1: derzeitiges VU und AT federführend + weitere AT für die Linie 190	Wird geändert
60	Tabelle 1: AT federführen + weitere AT für die Linie 197	Wird geändert
61	Kapitel 2.4.3: Es handelt sich um Genehmigungslaufzeiten, nicht um Konzessionslaufzeiten	Wird geändert
62	Kapitel 4.1.2: Es fehlen die entsprechenden Quellenangaben zu den Angaben der EW/km ² vom Bundes- und Landesdurchschnitt.	Wird entfernt

63	Tabelle 2: Darstellung der Bevölkerung im Jahr 2017 zu 2011 sind erklärbar durch die Hinzunahme von Haupt- und Nebenwohnsitz	Wird überarbeitet
64	Tabelle 4: Vermutlicher Zahlendreher bei Saarlouisingen	Wird geändert
65	Karte 5: Berücksichtigung der Farbauswahl von positiven und negativen Werten	Wird geändert
66	Kapitel 4.1.3: Vermutlicher Zahlendreher des prognostizierten Rückgangs des Landkreis Saarlouis	Wird überarbeitet
67	Kapitel 4.1.5: Vermutlicher Zahlendreher der Pendlerbeziehungen	Wird geändert
68	Kapitel 4.1.5: Abweichungen in den angegebenen Pendlerbeziehungen	Wird geändert
69	Kapitel 4.1.5: Karte 7: zu kleine Darstellung	Wird geändert
70	Kapitel 4.4.2: Streckenverlauf S1	Wird geändert
71	Kapitel 4.4.2: Der ZPS ist AT für eine grenzüberschreitende Moselle-Saar Buslinie	Wird geändert
72	Tabelle 11 und 12 (jetzt Tabelle 13 und Tabelle 14): Darstellung der Fußnoten sehr unübersichtlich	Wird geändert
73	Kapitel 4.2.5: Was steht hinter dem Begriff „Niederlassung Dritter“ und „weitere Verkaufsstellen“?	Wird geändert
74	Kapitel 4.2.6: Weitere Angebote zur Personenbeförderung wie Taxi, Mietwagen und insbesondere Schülerverkehre gehören ebenfalls zum „klassischen ÖPNV“	Wird geändert
75	Kapitel 5.3.1: Die finanzielle Leistungsfähigkeit einer Kommune als Ausnahmetatbestand für den nicht barrierefreien Ausbau von Haltestellen anzugeben, ist fragwürdig.	Ist bisher vom Land kommuniziert worden
76	Kapitel 5.3.1: Es fehlen Angaben/Gründe warum zwischen 2017 und 2021 kein weiterer Umbau von Haltestellen geplant ist.	Wird ergänzt Verweis im Text (Anhang B)
77	Tabelle 16 (jetzt Tabelle 20): Zuordnung der Linien 190 und 197 zum Grund- und Ergänzungsnetz	Wird geändert
78	Kapitel 5.4.2: Ergänzung aller vorhandener P+R-Parkplätze inkl. der vorhandenen Kapazität Parkplatzangebot ist getrennt zu betrachten	Wird überarbeitet
79	Kapitel 5.5.2: An dieser Stelle im NVP wird nur zwischen NVZ und SVZ unterschieden. Die Erwähnung der HVZ fehlt.	Kenntnisnahme Für die darauffolgende Analyse im Kapitel 6. abgestimmt
80	Kapitel 5.5.2: Fehlende Erklärung der Achsen B und C/D	Wird ergänzt

81	Kapitel 6.2: In der Vergangenheit hatte die Verbindung zwischen Schwarzenholz und Heusweiler die Einstufung einer C-Achse. In der Gegenwart nur eine Einstufung in eine D-Achse. Es sollte die Überlegung angestrebt werden, das Verkehrsangebot Richtung Heusweiler aufzuwerten. Ebenfalls unter der Betrachtung einer Linienführung des Saarwellinger Ortsteils Reisbach.	Das Verkehrsangebot zu verdichten stellt derzeit keine verkehrliche und finanzielle Priorität dar
Stadt Dillingen		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar
82	Gemäß Beschluss des Finanz- und Personalausschusses der Stadt Dillingen vom 26.09.2018 stellt die Stadt Dillingen das Benehmen gem. § 11 Abs. 4 Satz 2 ÖPNVG her.	Kenntnisnahme
Gemeinde Wadgassen		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar
83	Grundsätzlich sollte der ländliche Raum (Werbeln, Differten u. Friedrichweiler) noch eine bessere Anbindung erhalten.	Überprüfung ist im Vorfeld der Neuvergabe der RegioBus-Linie 13 vorgesehen
Gemeinde Wallerfangen		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar
84	Da wir lt. Ihrer Aussage in Wallerfangen von Änderungen im Nahverkehrsplan nicht tangiert sind, wird unser Bürgermeister Günter Zahn auch keine Einwände seitens der Gemeinde Wallerfangen erheben.	Kenntnisnahme
Gemeinde Schwalbach		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar
85	Die Gemeinde Schwalbach fordert die Einrichtung einer besseren Linienverbindung von Elm über Bous nach Völklingen und Saarlouis und umgekehrt zur Anbindung an das Schienennetz und von Elm über Schwalbach nach Saarlouis, insbesondere für den Schülerverkehr vormittags und nachmittags.	Kenntnisnahme Bilaterale Gespräche zwischen LK SLS, KVS und Gemeinde Schwalbach finden statt
Gemeinde Überherrn		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar
86	Im 4. NVP wird mehrmals auf die fehlende Versorgung der Gewerbe- und Industriegebiete im Landkreis hingewiesen. Das gilt auch für das Industriegebiet Häsfeld. Maßgabe sollte es sein, inwieweit das Industriegebiet Häsfeld im Rahmen der Grundversorgung an den ÖPNV angeschlossen werden kann.	Prüfauftrag

Saarbahn GmbH		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar
87	Häufiger Wechsel des Abfahrtsgleises der Saarbahn in Lebach für zur Verunsicherung der Fahrgäste. Zum Fahrplanwechsel sollte hier eine Änderung angestrebt werden. Die Züge der RB sollten ständig in Gleis 3 und die Züge der Saarbahn in Gleis 1 abfahren.	Die Belegung der Gleise wird von der DB Netz bestimmt. Wünsche zur Belegung können geäußert werden, die versucht werden zu berücksichtigen. Jedoch wird der Bahnhof Lebach auch von der DB Regio bedient, die ebenfalls Wünsche zur Gleisbelegung äußert. Hinzu kommen betriebliche Situationen wie bspw. Zugfolgen und Sicherheitsvorschriften bzw. sicherheitstechnische Schaltungen wie bspw. Durchrutschewege an Signalen und Weichen, die ein Ausweichen auf andere Gleise erfordert. Ebenfalls spielen betriebliche Abweichungen wie bspw. Verspätungen eine Rolle.

Anhang B - Rückläufe barrierefreier HST-Ausbau

Im Zuge der Fortschreibung des 4. NVP wurde die Abfrage der Barrierefreiheit von Haltestellen der jeweiligen Gemeinden durchgeführt. Nach PBefG § 8, Abs. 4 Satz 4 besteht die Pflicht diese Abfrage in den NVP zu integrieren.

Im NVP wird auch auf die gesetzlich geforderte vollständige Barrierefreiheit bis zum 01. Januar 2022 eingegangen. In Bezug auf die Haltestellen der einzelnen Gemeinden beinhaltet der NVP bereits eine Gesamtübersicht der mengenmäßigen Anzahl an Haltestellen, welche bis zum 01.01.2022 bereits ausgebaut bzw. nicht ausgebaut sein werden (vgl. Kapitel 5.3.1).

Im Zeitraum vom 14.09.2018 bis einschließlich zum 28.09.2018 (verlängert bis zum 08.10.2018) wurden die 13 Gemeinden des Landkreis Saarlouis aufgefordert eine Auflistung der Haltestellen zum barrierefreien Ausbau einzureichen:

„Sehr geehrte Damen und Herren,

wie Ihnen bekannt ist, befindet sich der Entwurf des 4. Nahverkehrsplans (NVP) des Landkreises Saarlouis aktuell in der Anhörungsphase, welche am 28.09.2018 endet.

Im NVP wird auch auf die gesetzlich geforderte vollständige Barrierefreiheit bis zum 01. Januar 2022 eingegangen. In Bezug auf die Haltestellen der einzelnen Gemeinden beinhaltet der NVP bereits eine Gesamtübersicht der mengenmäßigen Anzahl an Haltestellen, welche bis zum 01.01.2022 bereits ausgebaut bzw. nicht ausgebaut sein werden.

Wie Ihnen Herr Bruch mit seiner Mail vom 29.08.2018 bereits mitgeteilt hat, bedarf es noch einer Konkretisierung derjenigen Haltestellen, welche bis zum 01.01.2022 nicht ausgebaut sein werden. Hierbei ist zu unterscheiden in Haltestellen,

- a) welche dauerhaft nicht barrierefrei ausgebaut werden sollen und*
- b) wo ein geplanter Ausbau erst ab 01.01.2022 vorgesehen ist.*

*Daher bitten wir Sie, uns eine entsprechende Auflistung der Haltestellen untergliedert nach a) und b) inklusive kurzer Begründung (1-2 Stichworte) **bis zum 28.09.2018** an die folgende Mailadresse zu übersenden: helen.schneider@bpv-consult.de*

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.“

Alle 13 Kommunen haben Rückmeldungen zum Thema barrierefreier HST-Ausbau abgegeben.

In Stadt Dillingen/Saar sind insgesamt 114 Haltestellen, die in dessen Unterhaltungslast liegen. **26** Haltestellen werden/können bis zum 01.01.2022 nicht ausgebaut werden. **88** Haltestellen sind Bestandteil des Ausbaus bis 01.01.2022. Von diesen 88 Haltestellen sind

- bereits 28 Haltepunkte bis 2017 ausgebaut,
- für 17 Haltepunkte ist bis Ende 2018 ein Ausbau geplant (Förderprogramm 2017, 90 %),

- für 17 Haltepunkte ist bis Ende 2019 ein Ausbau geplant (Förderprogramm 2018, 90 %),
- für 14 Haltepunkte ist bis Ende 2020 ein Ausbau geplant (Förderprogramm 2019, 90 %) und
- für 12 Haltepunkte ist bis Ende 2021 ein Ausbau geplant (Förderprogramm 2020, 75 %).

Insgesamt werden voraussichtlich bis zum 01.01.2022 ca. 77% aller der in der Unterhaltungslast der Stadt Dillingen/Saar stehenden Haltepunkte barrierefrei ausgebaut sein. Nach der Umsetzung der o.a. Sanierungs- bzw. Neugestaltungsbereiche erhöht sich der prozentuale Anteil barrierefreier Haltestellen auf ca. 90 %.

In der **Gemeinde Schmelz** sind insgesamt 105 Haltestellen, die in dessen Unterhaltungslast liegen. Davon werden/wurden

- 27 Haltepositionen dauerhaft nicht ausgebaut. Es handelt sich um Haltepositionen des Primsschnurrers (Ortsverkehr). Die Haltepositionen befinden sich in Wohngebieten. Ein vollständiger barrierefreier Ausbau ist ortsbedingt nicht möglich.
- 12 Haltepositionen bis 2016 ausgebaut.
- 18 Haltepositionen in 2018 ausgebaut.
- 8 Haltepositionen in 2019 ausgebaut. Ausbau folgender Haltepositionen geplant:
Primswweiler Kirche - 2 Haltepositionen
Hüttersdorf Bachstraße - 2 Haltepositionen
Schmelz Abzweigung Heidebad - 2 Haltepositionen
Kolpingstraße - 2 Haltepositionen
- 8 Haltepositionen in 2020 ausgebaut. Ein weiterer Ausbau der Haltepositionen kann im vorgesehenen Umfang (8 Haltepositionen pro Jahr) nur stattfinden, wenn das derzeitige Förderprogramm der Landesregierung mit einem Fördersatz von 90% über das Jahr 2019 hinaus verlängert wird. Welche Haltepositionen dann ausgebaut werden, richtet sich nach dem in den jeweiligen Jahren zu beschließenden Bauprogramm.
- 8 Haltepositionen in 2021. Ein weiterer Ausbau der Haltepositionen kann im vorgesehenen Umfang (8 Haltepositionen pro Jahr) nur stattfinden, wenn das derzeitige Förderprogramm der Landesregierung mit einem Fördersatz von 90% über das Jahr 2019 hinaus verlängert wird. Welche Haltepositionen dann ausgebaut werden, richtet sich nach dem in den jeweiligen Jahren zu beschließenden Bauprogramm.
- 24 Haltepositionen in 2022 vorgesehen. Ein weiterer Ausbau der Haltepositionen kann im vorgesehenen Umfang (8 Haltepositionen pro Jahr) nur stattfinden, wenn das derzeitige Förderprogramm der Landesregierung mit einem Fördersatz von 90% über das Jahr 2019 hinaus verlängert wird. Welche Haltepositionen dann ausgebaut werden, richtet sich nach dem in den jeweiligen Jahren zu beschließenden Bauprogramm.

Für die **Gemeinde Rehlingen-Siersburg** sollen nach derzeitigem Planungsstand alle Haltestellen im Bereich der Gemeinde bis zum 01.01.2022 barrierefrei ausgebaut sein.

Für die **Gemeinde Wadgassen** sollen nach derzeitigem Planungsstand alle Haltestellen im Bereich der Gemeinde bis zum 01.01.2022 barrierefrei ausgebaut sein.

Nach derzeitigem Planungsstand sollen alle Haltestellen in den Gemeinden **Rehlingen-Siersburg** und **Wadgassen** bis zum 01.01.2022 barrierefrei ausgebaut sein. Aus diesem Grund werden diese beiden Gemeinden in der nachfolgenden Tabelle nicht aufgeführt.

Stadt/Ge- meinde	Haltestellenbezeichnung	Richtung	ausge- baut ja/nein	Aus- bau- phase	Begründung/Bemerkung
Bous					
1	Kautzmühle	L140>Ri Elm	nein		sollen dauerhaft nicht barrierefrei ausgebaut werden,wird kaum frequentiert
2	Leipziger Straße	Ri Derler Straße	nein		sollen dauerhaft nicht barrierefrei ausgebaut werden, fehlender Verkehrsraum/Einfahrten
3	Derler Straße	Ri Dr. Arweiler Str.	nein		sollen dauerhaft nicht barrierefrei ausgebaut werden, fehlender Verkehrsraum
4	Hermannstr.	Griesborn. Str. Ri Kreisstr.	nein		sollen dauerhaft nicht barrierefrei ausgebaut werden, fehlender Verkehrsraum/Einfahrten
5	Kreisstraße	051 Ri VK	nein		sollen dauerhaft nicht barrierefrei ausgebaut werden, fehlender Verkehrsraum
6	Ev. Kirche	Fr.-Eb-Str. 21 Ri VK	nein		sollen dauerhaft nicht barrierefrei ausgebaut werden, fehlender Verkehrsraum
7	Schwesternhaus	Klammstr. 8 Ri VK	nein		sollen dauerhaft nicht barrierefrei ausgebaut werden, fehlender Verkehrsraum
8	Am Steinernen Kreuz	Höhenstr. 28 Ri VK	nein		sollen dauerhaft nicht barrierefrei ausgebaut werden, fehlender Verkehrsraum
9	Schützenhaus	Höhenstr. Ri VK	nein		sollen dauerhaft nicht barrierefrei ausgebaut werden, fehlender Verkehrsraum

Stadt/Ge- meinde	Haltestellenbezeichnung	Richtung	ausge- baut ja/nein	Aus- bau- phase	Begründung/Bemerkung
Dillingen					
10	Verkehrskonzeption Schulzentrum "Überm Berg"		nein		Reine Schulbushaltestelle, werden/können nicht bis zum 01.01.2022 ausgebaut werden
13	Bahnhofsvorplatz inkl. Schubert- straße		ja	2025	Haltestellen in geplanter Sanierungs- und Neugestaltungsbereiche, werden/können nicht bis zum 01.01.2022 ausgebaut werden
14	Berliner Str.		ja	2025	
15	Berliner Str.		ja	2022	
16	Zum Oskar		nein		nicht ausbaubar aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, werden/können nicht bis zum 01.01.2022 ausgebaut werden
17	Brühlstraße		nein		nicht ausbaubar aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, werden/können nicht bis zum 01.01.2022 ausgebaut werden
18	Diefflen Kirche		nein		nicht ausbaubar aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, werden/können nicht bis zum 01.01.2022 ausgebaut werden
Ensdorf					
19	Alte Post		ja		
20	Schanzenstraße		ja		
21	Friedhof		ja		
22	Provinzial-Kapellen-weg		nein	2019	
23	Zur Sonne		nein	2019	
24	Rathaus (Bergmannsheim)		nein	2019	
25	Kirche		nein	2019	
26	Fuchsbrunnen		ja		
27	Industriegebiet (M. Martin)			2020	
28	Halden-straße			2021	
29	Saar-schacht (Saarpolygon)			2021	

	Stadt/Ge- meinde	Haltestellenbezeichnung	Richtung	ausge- baut ja/nein	Aus- bau- phase	Begründung/Bemerkung
Ensdorf						
30		Viermännerwohnung				geringe Benutzung, wird nicht ausgebaut
31		Baumärkte			2021	
32		Alte Inspektion				unmittelbare Nähe zu vorh. Ausgebauten Haltestelle, wird nicht ausgebaut
Lebach						
33	Stadt Le- bach	Tholeyerstraße	beide	nein		Umbau aus baulichen Gründen nicht möglich
34	Stadt Le- bach	Abzwg. Gresaubach	beide	nein		Umbau aus baulichen Gründen nicht möglich
35	Stadt Le- bach	Plückwies	beide	nein		kein Umbau gepant
36	Stadt Le- bach	Krankenhaus	beide	nein	2017	
37	Stadt Le- bach	Heeresstraße	beide	nein	2020	
38	Stadt Le- bach	Realschule (Mottenerstraße)	beide	nein	2017	kein Umbau gepant, wird ausschließlich von Schülern genutzt
39	Stadt Le- bach	GS St. Michael (an der Ziegelhütte)	einfach	nein		kein Umbau gepant, wird ausschließlich von Schülern genutzt
40	Stadt Le- bach	Saarlouisersraße	beide	nein		kein Umbau gepant
41	Stadt Le- bach	obere Galgenheck	beide	nein		kein Umbau gepant

	Stadt/Ge- meinde	Haltestellenbezeichnung	Richtung	ausge- baut ja/nein	Aus- bau- phase	Begründung/Bemerkung
Lebach						
42	Stadt Le- bach	Hirschsprung (Conti)	beide	nein		kein Umbau geplant
43	Stadt Le- bach	im Kaumet	beide	nein		kein Umbau geplant
44	Stadt Le- bach	Weyermühle	Landsweiler	nein	2018	
45	Stadt Le- bach	Amtsgericht	beide	ja		bereits ausgebaut
46	Stadt Le- bach	Gewerbegebiet	beide	ja		bereits ausgebaut
47	Stadt Le- bach	Seminarweg	beide	ja		bereits ausgebaut
48	Stadt Le- bach	Katasteramt	beide	ja		bereits ausgebaut
49	Stadt Le- bach	Kaserne	beide	ja		bereits ausgebaut
50	Stadt Le- bach	Weyermühle	Innenstadt	ja		bereits ausgebaut
51	Nieder- saubach	Kapelle	beide	nein		
52	Nieder- saubach	Abzwg.-Linden	beide	ja		bereits ausgebaut
53	Nieder- saubach	Krohn	beide	ja		bereits ausgebaut

Stadt/Ge- meinde	Haltestellenbezeichnung	Richtung	ausge- baut ja/nein	Aus- bau- phase	Begründung/Bemerkung	
Lebach						
54	Rümmel- bach	Ortsmitte	beide	nein	2018	
55	Gresau- bach	Sportplatz	beide	nein	2017	
56	Gresau- bach	Fries	beide	nein		Umbau aus baulichen Gründen nicht möglich
57	Gresau- bach	Kirche	nur eine	nein	2017	Ausbau nur mit Rücksprache KVA, wenden der Busse
58	Gresau- bach	Volksbank	nur eine	nein	2018	
59	Aschbach	Volksbank	Thalexweiler	nein		Umbau aus baulichen Gründen nicht möglich
60	Aschbach	Windhäuser	beide	nein		Umbau aus baulichen Gründen nicht möglich
61	Aschbach	Schule	beide	ja		bereits ausgebaut
62	Aschbach	Volksbank	Lebach	ja		bereits ausgebaut
63	Thalex- weiler	Abzwg. Steinbach	Steinbacher- straße	nein		
64	Thalex- weiler	Schule	Lebach	ja		bereits ausgebaut
65	Thalex- weiler	Abzwg. Steinbach	beide	ja		bereits ausgebaut
66	Steinbach	Brücke	beide	nein	2018	
67	Steinbach	Schule	beide	nein		kein Umbau geplant, Verlegung der Haltestelle an Wartehaus erforderlich, unübersichtliche Kurvenlage

	Stadt/Ge- meinde	Haltestellenbezeichnung	Richtung	ausge- baut ja/nein	Aus- bau- phase	Begründung/Bemerkung
Lebach						
68	Steinbach	Kirche	beide	nein	2017	
69	Dörsdorf	Niederwies	beide	nein		Umbau aus baulichen Gründen nicht möglich
70	Dörsdorf	Kirche	beide	nein	2017	wichtigste Haltestelle in Dörsdorf
71	Dörsdorf	Gerstenfeld	beide	nein		Umbau aus baulichen Gründen nicht möglich
72	Dörsdorf	Johann	beide	nein		Umbau aus baulichen Gründen nicht möglich
73	Lands-wei- ler	Gasthaus Schweitzer	beide	nein	2017	müsste in Richtung Lebach verlagert werden
74	Lands-wei- ler	Donatusstraße	beide	nein		Umbau aus baulichen Gründen nicht möglich
75	Lands-wei- ler	Grundschule	beide	nein	2018	Anfrage auf Umbau von Ortsrat
76	Lands-wei- ler	Dreschplatz	nur eine	nein		kein Umbau geplant, nur Linie 469 Marktbus an Donnerstagen
77	Eidenborn	Abzwg.-Landsweiler	beide	nein		kein Umbau geplant
78	Eidenborn	Kirche	beide	nein	2017	
79	Eidenborn	Falscheiderstraße	beide	nein		kein Umbau geplant
80	Falscheid	Kirche	beide	nein		Umbau aus baulichen Gründen nicht möglich
81	Falscheid	Altmeyer	nur eine	nein		kein Umbau geplant
82	Falscheid	Albert	beide	nein	2017	wichtigste Haltestelle in Falscheid
83	Falscheid	Steinkaul	beide	nein		Umbau aus baulichen Gründen nicht möglich
84	Zollstock	Zollstock	beide	nein	2018	
85	Hoxberg	Abzwg. Falscheid	beide	nein		kein Umbau geplant, liegt an der L 142, keine Fahrgäste hier
86	Hoxberg	Post	beide	nein		Umbau aus baulichen Gründen nicht möglich

	Stadt/Ge- meinde	Haltestellenbezeichnung	Richtung	ausge- baut ja/nein	Aus- bau- phase	Begründung/Bemerkung
Lebach						
87	Hoxberg	Gärtner	beide	nein	2018	
88	Knor- scheid	Mühle	beide	nein		kein Umbau geplant, liegt kurz vor Körprich, keine Fahrgäste hier
89	Knor- scheid	Kapelle	Körprich	nein	2017	liegt direkt vor einer Einfahrt
90	Knor- scheid	Kapelle	Lebach	ja		bereits ausgebaut
91	Knor- scheid	Abzwg.-Zollstock	beide	nein	2018	
Nalbach						
92	Körprich	Bahnhof			2019	Ausbau schwierig
93	Körprich	Bahnhof			2019	Ausbau schwierig
94	Körprich	bisher keine Haltest.			2019	Ausbau möglich
95	Körprich	Siedlung			2019	Ausbau möglich
96	Nalbach	Bierbach			2019	Ausbau schwierig
97	Nalbach	Bierbach			2019	Ausbau schwierig
98	Nalbach	Düppenweiler Straße			2019	Ausbau schwierig
99	Nalbach	Düppenweiler Straße			2019	Ausbau möglich
100	Piesbach	Bäckerei Steimer			2019	Ausbau schwierig
101	Piesbach	Bäckerei Steimer			2019	Ausbau schwierig
102	Körprich	Brücke Süd			2020	Ausbau schwierig
103	Körprich	Brücke Süd			2020	Ausbau schwierig
104	Nalbach	Nalbacher Straße			2020	Ausbau schwierig
105	Nalbach	Nalbacher Straße			2020	Ausbau möglich

Stadt/Ge- meinde	Haltestellenbezeichnung	Richtung	ausge- baut ja/nein	Aus- bau- phase	Begründung/Bemerkung
Nalbach					
106	Nalbach	Grundschule		2020	Ausbau möglich
107	Piesbach	Kirche		2020	Ausbau schwierig
108	Nalbach	Kirche			Ausbau schwierig
109	Nalbach	Brücke			Ausbau möglich
110	Nalbach	Brücke			Ausbau möglich
111	Nalbach	Bahnhof			Ausbau möglich
112	Nalbach	Ziegelei			kein Ausbau möglich
113	Nalbach	Ziegelei			kein Ausbau möglich
114	Nalbach	Rehwinkel			kein Ausbau möglich
115	Nalbach	Rehwinkel			kein Ausbau möglich
116	Piesbach	Wasserwerk			kein Ausbau möglich
117	Piesbach	Westrand			Ausbau möglich
118	Piesbach	Westrand			Ausbau möglich
119	Piesbach	Ostrand			kein Ausbau möglich
120	Piesbach	Ostrand			kein Ausbau möglich
Saarlouis					
121	Beauma- rais	Supermarkt	Dellt-Picard	nein	wegen Garagenzufahrt und Stellplatz
122	Beauma- rais	Bonnett	Dellt-Picard	nein	wegen Stellplätzen
123	Beauma- rais	Molkerei		ja	ab 01.01.2022, erst nach konkreter Planung der kompletten Straße in Abstimmung mit dem LfS

Stadt/Ge- meinde	Haltestellenbezeichnung	Richtung	ausge- baut ja/nein	Aus- bau- phase	Begründung/Bemerkung
Saar- wellingen					
124	Schlossplatz		ja	2023	Im Zuge der Schlossplatzgestaltung
125	Friedrichstr.		nein		zu viele Zwangspunkte, kein Ausbau möglich
126	GH Zimmer		nein		zu viele Zwangspunkte, kein Ausbau möglich
127	Eiweilerstr.		nein		zu viele Zwangspunkte, kein Ausbau möglich
128	GH Donau		nein		zu viele Zwangspunkte, kein Ausbau möglich
129	Seniorenresidenz		nein		zu viele Zwangspunkte, kein Ausbau möglich
130	Forsthaus		nein		zu wenig Besucher
131	Weiche		nein		nicht rentabel
132	Haus Nr. 50		nein		nicht rentabel
133	Lebacher Hof		nein		nicht rentabel
134	Wendeplatz		nein		nicht rentabel
135	Kunzermühle		nein		nicht rentabel
136	Hausermühle		nein		nicht rentabel
Schwal- bach					
137	Elm	Ortsmitte			Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze
138	Elm	Ortsmitte			Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze
139	Elm	Rotenbergstraße			Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze

Stadt/Ge- meinde	Haltestellenbezeichnung	Richtung	ausge- baut ja/nein	Aus- bau- phase	Begründung/Bemerkung
Schwal- bach					
140	Griesborn	Rotenbergstraße			Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze
141	Griesborn	Altenheim			reine Schulbushaltestelle, kein Ausbau
142	Griesborn	Brücke			wenig Haltezeiten, kein Ausbau
143	Griesborn	Brücke			wenig Haltezeiten, kein Ausbau
144	Griesborn	GH Zapp			wenig Haltezeiten, kein Ausbau
145	Griesborn	GH Zapp			wenig Haltezeiten, kein Ausbau
146	Griesborn	Mühlenstraße			reine Schulbushaltestelle, kein Ausbau
147	Griesborn	Mühlenstraße			reine Schulbushaltestelle, kein Ausbau
148	Griesborn	Post			wenig Haltezeiten, kein Ausbau
149	Griesborn	Post			wenig Haltezeiten, kein Ausbau
150	Griesborn	Siedlung			wenig Haltezeiten, kein Ausbau
151	Griesborn	Siedlung			wenig Haltezeiten, kein Ausbau
152	Griesborn	Tierpark			reine Schulbushaltestelle, kein Ausbau
153	Griesborn	Waldfriedenstraße			reine Schulbushaltestelle, kein Ausbau
154	Griesborn	Zentralfriedhof			reine Schulbushaltestelle, kein Ausbau
155	Hülzweiler	Abzw. Lachwald			Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze
156	Hülzweiler	Abzw. Lachwald			Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze
157	Hülzweiler	Hülzweiler Berg			Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze

Stadt/Ge- meinde	Haltestellenbezeichnung	Richtung	ausge- baut ja/nein	Aus- bau- phase	Begründung/Bemerkung
Schwal- bach					
158	Hülzweiler	Hülzweiler Berg			Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze
159	Hülzweiler	Kirche			Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze
160	Hülzweiler	Kirche			Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze
161	Hülzweiler	Neue Welt			Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze
162	Hülzweiler	Neue Welt			Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze
163	Hülzweiler	Rosenstraße			Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze
164	Hülzweiler	Rosenstraße			Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze
165	Hülzweiler	Steinkreuz	ja		
166	Hülzweiler	Steinkreuz	ja		
167	Knausholz	Café Port			reine Schulbushaltestelle, kein Ausbau
168	Knausholz	Gemeindehaus			reine Schulbushaltestelle, kein Ausbau
169	Knausholz	In Wicherts			Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze
170	Knausholz	In Wicherts			Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze
171	Knausholz	Schule	ja		

Stadt/Ge- meinde	Haltestellenbezeichnung	Richtung	ausge- baut ja/nein	Aus- bau- phase	Begründung/Bemerkung
Schwal- bach					
172	Knausholz	Schule	ja		
173	Knausholz	Sportplatz	ja		
174	Knausholz	Sportplatz	ja		
175	Knausholz	Völklinger Str.			reine Schulbushaltestelle, kein Ausbau
176	Knausholz	Wiesen			reine Schulbushaltestelle, kein Ausbau
177	Knausholz	Wiesen	ja		
178	Knausholz	Wiesen	ja		
179	Schwal- bach	Albero Schule			Ausbau geplant
180	Schwal- bach	Albero Schule			Ausbau geplant
181	Schwal- bach	Am Wilhelmschacht			reine Schulbushaltestelle, kein Ausbau
182	Schwal- bach	Bierstraße			Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze
183	Schwal- bach	Bierstraße			Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze
184	Schwal- bach	Gittermast			reine Schulbushaltestelle, kein Ausbau
185	Schwal- bach	Gittermast			reine Schulbushaltestelle, kein Ausbau
186	Schwal- bach	Gluckenhof			Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze

Stadt/Ge- meinde	Haltestellenbezeichnung	Richtung	ausge- baut ja/nein	Aus- bau- phase	Begründung/Bemerkung
Schwal- bach					
187	Schwal- bach	Gluckenhof			Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze
188	Schwal- bach	Hiery			Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze
189	Schwal- bach	Hiery			Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze
190	Schwal- bach	Hülzweiler Weg			Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze
191	Schwal- bach	Hülzweiler Weg			Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze
192	Schwal- bach	In Knausters			reine Schulbushaltestelle, kein Ausbau
193	Schwal- bach	Ostschacht			reine Schulbushaltestelle, kein Ausbau
194	Schwal- bach	Ostschacht			reine Schulbushaltestelle, kein Ausbau
195	Schwal- bach	Ostschacht			kleiner Einzugsbereich, außerhalb der Ortslage, kein Ausbau
196	Schwal- bach	Ostschacht			kleiner Einzugsbereich, außerhalb der Ortslage, kein Ausbau
197	Schwal- bach	Papiermühle			kleiner Einzugsbereich, kein Ausbau

	Stadt/Ge- meinde	Haltestellenbezeichnung	Richtung	ausge- baut ja/nein	Aus- bau- phase	Begründung/Bemerkung
Schwal- bach						
198	Schwal- bach	Papiermühle				kleiner Einzugsbereich, kein Ausbau
199	Schwal- bach	Schacht 1				Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze
200	Schwal- bach	Schacht 1				Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze
201	Schwal- bach	Schackmann				Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze
202	Schwal- bach	Schackmann				Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze
203	Schwal- bach	Schillerstraße				reine Schulbushaltestelle, kein Ausbau
204	Schwal- bach	Uhlandstraße				reine Schulbushaltestelle, kein Ausbau
205	Schwal- bach	Waldhex				außerhalb der Ortslage, kein Ausbau
206	Schwal- bach	Waldhex				außerhalb der Ortslage, kein Ausbau
207	Schwal- bach	Waldstraße				Ausbau geplant
208	Schwal- bach	Waldstraße		ja		
209	Sprengen	Friedhofstraße		ja		

Stadt/Ge- meinde	Haltestellenbezeichnung	Richtung	ausge- baut ja/nein	Aus- bau- phase	Begründung/Bemerkung
Schwal- bach					
210	Sprengen	Friedhofstraße		ja	
211	Sprengen	Köllner Straße			reine Schulbushaltestelle, kein Ausbau
212	Sprengen	Ober der Schäferei			kleiner Einzugsbereich, kein Ausbau
213	Sprengen	Ober der Schäferei			kleiner Einzugsbereich, kein Ausbau
214	Sprengen	Ort			Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze
215	Sprengen	Ort			Ausbau bautechnisch nicht möglich, z.B. Grundstückszufahrt, Stellplätze
216	Sprengen	Wendeplatz			
Über- herrn					
217	Berus	Hinterst Aht			2017 Kostenkalkulation vorhanden
218	Bisten	Im Netz			2017 Kostenkalkulation vorhanden
219	Felsberg	Kalkwerk			2017 Kostenkalkulation vorhanden
220	Felsberg	Bahnhof			2017 Kostenkalkulation vorhanden
221	Überherrn	Bonifatiusstraße			2017 Kostenkalkulation vorhanden
222	Wohn- stadt	Röntgenstraße			2017 Kostenkalkulation vorhanden
223	Altfor-wei- ler	Im Sand 8			2018 Kostenkalkulation vorhanden
224	Altfor-wei- ler	Im Sand 2			2018 Kostenkalkulation vorhanden

Stadt/Ge- meinde	Haltestellenbezeichnung	Richtung	ausge- baut ja/nein	Aus- bau- phase	Begründung/Bemerkung
Über- herrn					
225	Altfor-wei- ler	Im Sand 7		2018	Kostenkalkulation vorhanden
226	Bisten	Denkmal		2018	Kostenkalkulation vorhanden
227	Felsberg	Bahnhof		2018	Kostenkalkulation vorhanden
228	Wohn- stadt	Schillerstraße		2018	Kostenkalkulation vorhanden
229	Wohn- stadt	Schillerstraße		2018	Kostenkalkulation vorhanden
230	Altfor-wei- ler	Abzweig in R. SLS		2019	Kostenkalkulation vorhanden
231	Altfor-wei- ler	Abzweig in R. Übh.		2019	Kostenkalkulation vorhanden
232	Bisten	Denkmal		2019	Kostenkalkulation vorhanden
233	Felsberg	Kalkwerk		2019	Kostenkalkulation vorhanden
234	Felsberg	Felsberger Hof		2019	Kostenkalkulation vorhanden
235	Felsberg	Gemeindehaus aus R. SLS		2019	Kostenkalkulation vorhanden
236	Felsberg	Gemeindehaus in R. SLS		2019	Kostenkalkulation vorhanden
237	Felsberg	Felsberger Hof in R. SLS		2019	Kostenkalkulation vorhanden
238	Überherrn	Clasenweg		2019	Kostenkalkulation vorhanden
239	Überherrn	Schallerweg		2019	Kostenkalkulation vorhanden
240	Überherrn	EKZ in R. SLS		2019	Kostenkalkulation vorhanden
241	Wohn- stadt	Albrecht-Dürer-Straße aus R. SLS		2019	Kostenkalkulation vorhanden

	Stadt/Ge- meinde	Haltestellenbezeichnung	Richtung	ausge- baut ja/nein	Aus- bau- phase	Begründung/Bemerkung
Über- herrn						
242	Wohn- stadt	Albrecht-Dürer-Straße in R. SLS			2019	Kostenkalkulation vorhanden
Waller- fangen						
243	Waller- fangen	1+6 Bahnhof		nein	in Pla- nung	„1“ von SLS, „6“ nach SLS
244	Waller- fangen	1 Blauloch		ja		derzeit in Bau als Randhaltestelle
245	Waller- fangen	2 Blauloch		nein	nein	Klärung mit KVS, zukünftig keine Verwendung
246	Waller- fangen	6 Blauloch		ja		derzeit in Bau als Randhaltestelle
247	Waller- fangen	1+6 Bockfurt		ja		derzeit in Bau als Randhaltestelle
248	Waller- fangen	1 Kirchhofstr.		ja		
249	Waller- fangen	6 Kirchhofstr.		ja		
250	Waller- fangen	1+6 Kreissparkasse		nein	in Pla- nung	voraussichtlich nicht vor 2022
251	Waller- fangen	1 Rathaus		ja		

	Stadt/Ge- meinde	Haltestellenbezeichnung	Richtung	ausge- baut ja/nein	Aus- bau- phase	Begründung/Bemerkung
Waller- fangen						
252	Waller- fangen	6 Rathaus		ja		
253	Waller- fangen	6 Schloß		nein		ohne Bedeutung
254	Waller- fangen	1 Grundschule Hospital		nein	in Pla- nung	keine Fahrgastinfos vorliegend, Bedeutung fraglich voraussicht- lich nicht vor 2022
255	Waller- fangen	Schwarzer Weg		nein	in Pla- nung	voraussichtlich nicht vor 2022
256	Waller- fangen	1 Kirche				keine Fahrgastinfos vorliegend, Bedeutung fraglich
257	Waller- fangen	1+6 Augustinerstr.		ja		derzeit in Bau als Randhaltestelle
258	Beders- dorf	1,2,6,7 Abzw. Leidingen		nein	nein	keine Fahrgastinfos vorliegend, Bedeutung fraglich
259	Beders- dorf	1+6 Kreuz		nein	nein	
260	Beders- dorf	1+6 Ort		ja		
261	Beders- dorf	1+6 Fasanenstr.				ohne Bedeutung
262	Beders- dorf	1+6 Mühlenweg				
263	Beders- dorf	1+6 Kirche				

Stadt/Ge- meinde	Haltestellenbezeichnung	Richtung	ausge- baut ja/nein	Aus- bau- phase	Begründung/Bemerkung
Waller- fangen					
264	Düren	1 Flugplatz			ohne Bedeutung
265	Düren	2+7 Haus Weiß			ohne Bedeutung
266	Düren	1+6 Haus Weiß	nein	in Pla- nung	voraussichtlich nicht vor 2022
267	Düren	1+6 Kalkofen			ohne Bedeutung
268	Düren	1 Ortsmitte	ja		
269	Düren	2 Ortsmitte			Stillgelegt
270	Düren	6 Ortsmitte			ohne Bedeutung
271	Düren	1 Post			ohne Bedeutung
272	Gisingen	1+6 Abzw. Hemmersdorf			ohne Bedeutung
273	Gisingen	1 Haus Saargau	nein	in Pla- nung	
274	Gisingen	6 Haus Saargau	nein	nein	baulich unmöglich (Zufahrten, keine ausreichende Gehwegbreite)
275	Gisingen	1+6 Schule	ja		
276	Gisingen	1 Hauptschule	nein	nein	Wendehaltepunkt auf Schulhof, baulich schwierig
277	Gisingen	1 Kindergarten	nein	nein	keine ausreichende Gehwegbreite
278	Gisingen	1+6 Dreieck	nein	nein	keine Fahrgastinfos vorliegend, Bedeutung fraglich
279	Ihn	1+6 Im Pfarrgarten	nein	in Pla- nung	2019 („1“ als Rand, „6“ alsBucht)
280	Ihn	1+6 Königsmühle	nein	nein	keine Fahrgastinfos vorliegend, Bedeutung fraglich

Stadt/Ge- meinde	Haltestellenbezeichnung	Richtung	ausge- baut ja/nein	Aus- bau- phase	Begründung/Bemerkung	
Waller- fangen						
281	Ihn	1+6 Verkehrsinsel		nein	in Pla- nung	voraussichtlich nicht vor 2022
282	Ihn	1+6 Hubertushof				keine Fahrgastinfos vorliegend, Bedeutung fraglich
283	Ittersdorf	1+6 Abzw. Düren		nein	nein	keine Fahrgastinfos vorliegend, Bedeutung fraglich
284	Ittersdorf	1+6 Beruser Str.		nein	nein	baulich unmöglich (Zufahrten, keine ausreichende Gehweg- breite)
285	Ittersdorf	1 Fedik		nein	in Pla- nung	2019 als Rand
286	Ittersdorf	2 Fedik		nein	nein	keine ausreichende Gehwegbreite
287	Ittersdorf	6 Fedik		ja		
288	Ittersdorf	1+6 Gendarmerie		ja		
289	Ittersdorf	1 Kindergarten		nein	nein	keine ausreichende Gehwegbreite
290	Kerlingen	1 Schulstraße		ja		
291	Kerlingen	6 Schulstraße		ja		
292	Kerlingen	1+6 Kirche		ja		
293	Kerlingen	1 Grundschule				stillgelegt
294	Kerlingen	1 Haus Scheidtberg				ohne Bedeutung
295	Kerlingen	1+6 Kinderspielplatz				ohne Bedeutung
296	Kerlingen	1+6 Feuerwehr				ohne Bedeutung
297	Leidingen	1+6 Brunnen		nein	in Pla- nung	voraussichtlich nicht vor 2022, baulich schwierig (Zufahrten)
298	Leidingen	1 GH Binner				
299	Leidingen	6 GH Binner		ja		

Stadt/Ge- meinde	Haltestellenbezeichnung	Richtung	ausge- baut ja/nein	Aus- bau- phase	Begründung/Bemerkung
Waller- fangen					
300	Leidingen	1+6 Mühle	nein	in Pla- nung	voraussichtlich nicht vor 2022
301	Leidingen	1+6 Grenzhof	nein	nein	Anwohnerhaltestelle, Bedeutung fraglich
302	Oberlim- berg	1 Ort	nein	in Pla- nung	
303	Rammel- fangen	1 Dorfstr.	nein	nein	ohne Bedeutung
304	Rammel- fangen	1 GH Glätzer	ja		
305	Rammel- fangen	2 GH Glätzer	nein	nein	ohne Bedeutung
306	Rammel- fangen	6 GH Glätzer	ja		
307	Rammel- fangen	1 Schule	ja		derzeit in Bau als Randhaltestelle
308	Rammel- fangen	6 Schule	ja		derzeit in Bau als Randhaltestelle
309	St. Barbara	1+6 GH Guss	nein	in Pla- nung	2019 („6“ als Rand, „1“ als Bucht)
310	St. Barbara	1+6 Keglerheim	ja		
311	St. Barbara	1 Unterdorf	nein	nein	baulich unmöglich (Zufahrten, keine ausreichende Gehweg- breite)

	Stadt/Ge- meinde	Haltestellenbezeichnung	Richtung	ausge- baut ja/nein	Aus- bau- phase	Begründung/Bemerkung
Waller- fangen						
312	St. Barbara	6 Unterdorf		nein	nein	baulich unmöglich (Zufahrten, keine ausreichende Gehweg- breite)
313		Römerstraße		nein		Schülerhaltestelle in 2018 errichtet, Schild an Gemeindestraße
314	St. Barbara	Schule		nein	nein	baulich unmöglich (Zufahrten, keine ausreichende Gehweg- breite)

Anhang C - Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung und Anhörung, 3. NVP 2017

Im Zuge der Beteiligungen und Anhörung zum 3. NVP 2017 wurde für einige Anmerkungen und Stellungnahmen als Kommentar auf die Fortschreibung des 3. NVP verwiesen.

Das betrifft die Rückmeldungen der folgenden Organisationen, Gemeinden und Kommunen:

- Blinden- und Sehbehindertenverein für das Saarland e. V.,
- Gemeinde Rehlingen-Siersburg,
- SNS,
- VCD und
- ZPS.

Die nachfolgenden Anmerkungen/Stellungnahmen und Kommentare 2017 werden im Zuge des 4. NVP abschließend kommentiert.

	Institution	Anmerkung/Stellungnahme	Novellierung 2017	Fort-schrei-bung 2018
1	Blinden- und Sehbehindertenverein für das Saarland e. V.	Punkt 5.1: Im Hinblick auf die in 5.1 skizzierte Altersentwicklung getroffenen Aussagen sollte klarer zum Ausdruck kommen, dass neben den altersbedingten Einschränkungen vermehrt auch der Anteil an Schwerbehinderungen proportional ansteigen wird. Dabei sind neben den „klassischen“ Auswirkungen auf die Mobilität/Gehfähigkeit ein gesteigertes Augenmerk auf nachlassende Sinne sowie kognitive Fähigkeiten zu legen.	Wird im Rahmen der Fortschreibung des 3. NVP ergänzt.	Wird ergänzt
2	Blinden- und Sehbehindertenverein für das Saarland e. V.	Für Sinnesbehinderungen ist das „Zwei-Sinne-Prinzip“ das zentrale Element zur Erreichung von Barrierefreiheit - vgl. DIN 18040-1 bzw. DIN 18040-3 i.V.m. DIN 32984, DIN 32986 und DIN 18041. Für visuelle Informationen ist darüber hinaus DIN 32975 hilfreich.	Konkrete Ausführungen zur Barrierefreiheit werden in der Fortschreibung erarbeitet.	Wurde ergänzt vgl. Kapitel: 3.6, 5.3.1
3	Blinden- und Sehbehindertenverein für das Saarland e. V.	Punkt 7: In der Auflistung der Schulstandorte fehlt z. B. die Louis-Braille-Schule. Zwar sind derzeit die Nutzerzahlen im klassischen Schulverkehr von deren Schülern sehr gering - jedoch dürfen diese Bildungseinrichtungen	Wird im Rahmen der Fortschreibung ergänzt (inkl. aller weiteren Schulen, die bisher nicht im 3. NVP aufgeführt sind).	Wurde ergänzt vgl. Kapitel 4.1.7

	Institution	Anmerkung/Stellungnahme	Novellierung 2017	Fort-schrei-bung 2018
		nicht von den ÖPNV-Anbindungen her schlechter gestellt werden als die übrigen Schulen. Insbesondere für sie ist eine barrierefreie Erreichbarkeit mit dem ÖPNV essentiell.		
4	Gemeinde Rehlingen-Siersburg	Punkt 13: Bei der Fortschreibung des NVP im kommenden Jahr wird um Prüfung einer verbesserten Anbindungsmöglichkeit des Gemeindebezirkes Fremersdorf an den Gemeindebezirk Rehlingen gebeten, dies wird derzeit als nicht ausreichend angesehen.	Wird im Rahmen der Fortschreibung des 3. NVP geprüft.	Wurde bei der Konzeption berücksichtigt
5	SNS	Ergänzende Ausführungen zu technischer Ausstattung, Tarifierung und Verbundintegration der Verkehrsunternehmen	Wird im Rahmen der Vorabbekanntmachung des Teilnetzes 2 sowie für die Fortschreibung des 3. NVP berücksichtigt.	Wurde ergänzt vgl. Kapitel 5.6
6	VCD	Der VCD weist darauf hin, dass in den letzten Jahren einige neue Industrie- und Gewerbegebiete erschlossen wurden (Lisdorfer Berg) und weitere in der Planung sind (Gelände am Kraftwerk Ensdorf, Gewerbegebiet an der ehemaligen Grube Griesborn, grenzüberschreitender Warndtpark Überherrn, Carling, Creutzwald).	Wird im Rahmen der Fortschreibung des 3. NVP bearbeitet.	Prüauftrag
7	VCD	Punkt 12: Frage, wann eine Umstellung der Busse auf E-Mobilität oder andere ökologische Antriebe geplant ist.	Wird ergänzt (bzw. Vertiefung im Rahmen der Fortschreibung des 3. NVP).	Wurde ergänzt vgl. Kapitel 7.7
8	VCD	Punkt 12: Haltestellen mit höherem Verkehrsaufkommen sollen kurzfristig zusätzlich zum Fahrplan und der Linienkennzeichnung auch mit einer Übersicht über die Waben- und Tarifstruktur des SaarVV ausgestattet werden, anzustreben ist natürlich, dass sämtliche Haltestellen diese Merkmale aufweisen.	Wird im Rahmen der Fortschreibung des 3. NVP geprüft.	Wurde ergänzt vgl. Kapitel 5.6.1
9	VCD	Punkt 12:	Wird im Rahmen der Fortschreibung des 3. NVP geprüft.	Wurde ergänzt

	Institution	Anmerkung/Stellungnahme	Novellierung 2017	Fort-schrei-bung 2018
		Haltestellen sollten möglichst flächendeckend mit Regenschutzdächern und Windschutz ausgestattet werden, diese Wertschätzung des Fahrgastes erhöht die Akzeptanz des ÖPNV.	Die Zuständigkeiten liegen bei den Kommunen.	vgl. Kapitel 5.3.1
10	VCD	Punkt 12: Der Aufgabenträger muss sich auch Ziele setzen in Bezug auf Einführung von digitalen Bezahlssystemen und dynamischen Fahrgastanzeigen im gesamten Netz.	Wird im Rahmen der Fortschreibung des 3. NVP geprüft.	Wurde ergänzt vgl. Kapitel 5.3.1 und 5.6.1
11	VCD	Punkt 13: Der ökologische Verkehrsclub Deutschland begrüßt auch die deutliche Ausweitung im Feiertags- und Sonntagsverkehr. Forderung des VCD Saarland: Auch am Sonntag müssen touristische Ziele erreichbar sein und ein Stadtbummel mit dem ÖPNV muss in Saarlouis und Dillingen möglich sein.	Forderung ist bereits in Novellierung des 3. NVP enthalten.	Wurde bei der Konzeption berücksichtigt
12	ZPS	Der Landesentwicklungsplan Siedlung als Planungsvorgabe der Landesregierung wird im Entwurf des NVP des Landkreises Saarlouis nicht berücksichtigt. Dies führt dazu, dass die notwendige Anbindung des Bistals an das Mittelzentrum Völklingen, zu dessen Verflechtungsraum die Gemeinde Wadgassen zählt, zwar in Abbildung 11.1 angedeutet wird (gestrichelte rote Linie), im Kapitel 13 Maßnahmen/Prüfaufträge/Empfehlungen aber nicht realisiert wird.	Wird im Rahmen der Fortschreibung des 3. NVP geprüft.	Überprüfung ist im Vorfeld der Neuvergabe der RegioBus-Linie 13 vorgesehen
13	ZPS	Punkt 3.6: Die Aussage in Abschnitt 3 gilt nur für die Linien, die im Landkreis Saarlouis verbleiben. Es gibt aber auch Buslinien (z. B. der VVB GmbH), die die Landkreisgrenze überschreiten. Für diese Linien ist mit den benachbarten Aufgabenträgern (Landkreis Merzig-Wadern, Landkreis St. Wendel, Landkreis Neunkirchen, Stadt Völklingen, Regionalverband Saar-	Wird im Rahmen der Fortschreibung des 3. NVP ergänzt/berücksichtigt.	Wurde ergänzt vgl. Tabelle 1

	Institution	Anmerkung/Stellungnahme	Novellierung 2017	Fort-schrei-bung 2018
		brücken) zu klären, wer der federführende Aufgabenträger jeder einzelnen Linie ist. Der ZPS schlägt hierzu ein eigenes Kapitel im NVP SLS vor. Die grenzüberschreitenden Linien sind darin zu nennen und die Zuständigkeit der Aufgabenträger ist detailliert zu klären. Als Formulierungsbeispiel könnte Kapitel 5.2 im Entwurf des NVP der Stadt Saarbrücken dienen.		
14	ZPS	Punkt 4: Die dargestellten Ortsteile entsprechen nicht den statistischen Einheiten in den folgenden Kapiteln (z. B. Tabelle 5.1). Hier sollte eine Vereinheitlichung erfolgen (gilt auch für Abb. 5.1, 9.2, 9.3., 10.1, 10.2, 10.3). Bsp.: Friedrichweiler ist als Ort nicht eingezeichnet; Teilung von Hemmersdorf; Teilung von Siersburg; Gliederung in Schwalbach und Dillingen.	Es handelt sich um Gemarkungsgrenzen des Landkreis Saarlouis. Im Rahmen der Fortschreibung des 3. NVP werden die entsprechenden Karten überarbeitet.	Wurde überarbeitet vgl. Karte 1 bis 4 und 9
15	ZPS	Punkt 9.3: Genau wie die Buslinien sind in der Abbildung auch die Schienenverkehre unternehmensneutral darzustellen. Es könnte z. B. bei der nächsten anstehenden Vergabe ein anderes VU als die DB Regio den Zuschlag auf der Niedtalstrecke bekommen.	Wird im Rahmen der Fortschreibung des 3. NVP aktualisiert.	Wurde überarbeitet vgl. Karte2, 3, 9
16	ZPS	Punkt 10: „Im Rahmen einer Abstimmung der beiden Aufgabenträger Landkreis Saarlouis und Zweckverband Personennahverkehr Saarland wurden unter Beteiligung der vorhandenen Verkehrsunternehmen die Möglichkeiten der Integration von RegioBus-Linien in die Linienbündel des Landkreises geprüft. Als Ergebnis wurden zwei Linienbündel festgelegt, die nachfolgend kartographisch und in tabellarischer Form dargestellt werden. Diese zwei Linienbündel stellen nach der Verabschiedung des 3.	Wird im Rahmen der Fortschreibung des 3. NVP berücksichtigt. Die bisherigen Linienbündel 1 und 2 sind Teilnetze im vorhandenen Verkehrsnetz des Landkreises Saarlouis.	Kenntnisnahme vgl. Kapitel 7.5

	Institution	Anmerkung/Stellungnahme	Novellierung 2017	Fort-schreibung 2018
		<p>Nahverkehrsplanes im April 2012 das bis heute verbindliche Grundnetz der ÖPNV-Versorgung im Landkreis Saarlouis dar.</p> <p>Schon 2012 wurde beabsichtigt, die Linien des Bündels 1 gemäß Artikel 5.2 VO (EG) Nr. 1370/2007 zu vergeben (Inhouse-Vergabe an die KVS GmbH). Zum 01.01.2016 hat die KVS GmbH auch den Verkehr im Linienbündel 2 (bis dahin Saar-Pfalz-Bus GmbH) auf Basis einer Direktvergabe übernommen. Somit werden beide Linienbündel zum Zeitpunkt der Novellierung dieses NVP (2017) durch das kreiseigene Unternehmen bedient.“</p>		
17	ZPS	<p>Punkt 10.2: Die international nach VO (EG) Nr.1073/2009 genehmigten Linienteilstücke auf französischem Gebiet (z. B. Linien 422, 423, MS2) können nach Auffassung des ZPS nicht Bestandteil des Linienbündels 1 werden, da die Genehmigungslaufzeit nach EU-Verordnung anders als im PBefG maximal 5 Jahre beträgt. Eine Integration in ein Bündel mit mehr als 5 Jahren Laufzeit ist nicht möglich, da das Ergebnis des nach 5 Jahren erneut durchzuführenden Genehmigungsverfahrens nicht durch einen Bündelungsbeschluss und einen NVP vorweggenommen werden kann. Darüber hinaus unterliegen die deutsch-französischen Linien nicht dem PBefG sondern europäischem Recht.</p>	<p>Kenntnisnahme und Überprüfung im Rahmen der Fortschreibung des 3. NVP. Die bisherigen Linienbündel 1 und 2 sind Teilnetze im vorhandenen Verkehrsnetz des Landkreises Saarlouis.</p>	<p>Sind nicht Teil des Linienbündels, wurde nicht gebündelt genehmigt.</p>
18	ZPS	<p>Hinsichtlich der Abbildungen wird eine unternehmensneutrale Darstellung (ohne die Unternehmensbezeichnungen KVS, DB, Saarbahn, ...) empfohlen. Im Sinne des NVP handelt sich nicht um Linien der einzelnen Unternehmen sondern um Linien in der Zuständigkeit verschiedener Aufgabenträger.</p>	<p>Wird im Rahmen der Fortschreibung des 3. NVP aktualisiert.</p>	<p>Wurde überarbeitet vgl. Karte 2, 3, 9</p>

	Institution	Anmerkung/Stellungnahme	Novellierung 2017	Fort-schrei-bung 2018
19	ZPS	Punkt 10.1: Entscheidend für die Darstellung der Linien im NVP ist nicht das betreibende Unternehmen, sondern der zuständige Aufgabenträger. Bei grenzüberschreitenden Linien haben die Aufgabenträger untereinander abzuklären, welche Aufgabenträger jeweils federführend sind (s. o. Punkt 2). Die Unternehmen sind allenfalls als zurzeit bedienend zu erwähnen.	Wird im Rahmen der Fortschreibung des 3. NVP aktualisiert.	Wurde ergänzt vgl. Tabelle 1
20	ZPS	Punkt 10.1: s. o. Nr. 17	Kenntnisnahme und Überprüfung im Rahmen der Fortschreibung des 3. NVP.	Wurde ergänzt vgl. Tabelle 1
21	Z	Punkt 11: An dieser Stelle fehlt zudem ein Hinweis, dass es zahlreiche weitere nachrangige Umsteigepunkte gibt, die zwar im Netzzusammenhang keine zentralen Funktionen haben aber für die Erreichbarkeit einzelner Orte von entscheidender Bedeutung sind. Zu den Verknüpfungspunkten 2. Ordnung gehört auch Schmelz Brücke.	Wird im Rahmen der Fortschreibung des 3. NVP geprüft.	Wurde überarbeitet
22	ZPS	Punkt 11.1: Das Schienenteilstück Dillingen - Beckingen hat keine A-Bezeichnung. Dies erschließt sich nicht, da sogar das externe Teilstück Völklingen - Saarbrücken mit A5 benannt wurde. Die Einordnung als B6 in Tabelle 11.1 widerspricht der Farbgebung (rot) in Abbildung 11.1. Im Landesentwicklungsplan Siedlung (und im VEP Land) wird die gesamte Saarstrecke als Achse 1. Ordnung definiert. Darüber hinaus ist die Strecke Dillingen - Niedaltdorf wohl kaum wichtiger als die Verbindung Dillingen - Merzig. Auch die Einordnung der Verbindung Lebach Saarbrücken (RB 72 und S1) als Achse C in Tabelle 11.1	Wird im Rahmen der Fortschreibung des 3. NVP geprüft.	Wurde überarbeitet

	Institution	Anmerkung/Stellungnahme	Novellierung 2017	Fort-schrei-bung 2018
		widerspricht der Farbgebung in Abbildung 11.1. Laut Landesentwicklungsplan handelt es sich hier um eine Achse 2. Ordnung. Der VEP des Landes misst den Schienenverbindungen höchste Rangstufe bei. Auch bezüglich der Verläufe von R3 und R4 gibt es Widersprüche zwischen der Abbildung und der Tabelle 11.1. Aufgrund der Einstufung als Achsen 2. Ordnung in Abb. 11.1 sollen die Linien in Tabelle 11.1 in Kategorie B geführt werden. Widersprüchlich ist, dass die Achse R13/186 einmal als A7 und einmal als C7 geführt wird. Auf dem Teilstück Hostenbach Sitters - Saarbrücken gehört die R13 u. E. zu den vorhandenen A-Achsen. Zwischen Überherrn und Hostenbach (stillgelegte Schienenstrecke) ist eine B-Kategorie angemessen.		
23	ZPS	Punkt 11.2: Auch hier ist eine unternehmensneutrale Darstellung erforderlich. Anstatt DB steht dann z.B. Schiene, anstatt KVS steht Landkreis Saarlouis / ZPS. Die Linie R13 (A7) fährt entsprechend Beschluss des zuständigen AT ZPS nicht nach Völklingen sondern nach Saarbrücken.	Wird im Rahmen der Fortschreibung des 3. NVP aktualisiert.	Wurde überarbeitet
24	ZPS	Punkt 13: Bei den hinzukommenden Verkehren ist darauf zu achten, dass keine Parallelverkehre zu den bestehenden Schienen- und RegioBus-Verbindungen entstehen.	Wird im Rahmen der Fortschreibung des 3. NVP geprüft.	Wurde bei der Konzeption berücksichtigt
25	ZPS	Punkt 9.1: Die Abbildung ist veraltet und ist aufgrund der nicht vorhandenen Lesbarkeit (zu geringe Auflösung der Graphik, Karte ist mit Informationen überfrachtet, keine Legende) unbrauchbar. Die einzelnen Linienverläufe können nur erahnt werden. Die Kartendarstellung bietet in dieser Form keine	Kenntnisnahme. Im Rahmen der Fortschreibung des 3. NVP wird eine neue Liniennetzkarte erstellt.	Wurde entfernt

	Institution	Anmerkung/Stellungnahme	Novellierung 2017	Fort-schrei- bung 2018
		<p>Hilfe bei der Suche nach bestimmten Linien. Hier würde sich generell das Anlegen von Liniensteckbriefen empfehlen.</p> <p>Dies ist auch im Zusammenhang mit Karte 11.1 auf Seite 49 zu sehen, wo in abstrakter Form die wichtigsten Verbindungen beschrieben werden, das Busnetz aber nur mit der jeweils höchsten Ordnungsstufe dargestellt ist. Nachrangige Linien fehlen.</p> <p>Das Kartenmaterial ist entsprechender Art und Weise zu aktualisieren.</p> <p>Das Anlegen von Liniensteckbriefen bei der geplanten Überarbeitung des Nahverkehrsplans in 2018 wird empfohlen.</p>		