

# NAHVERKEHRSPLAN

## Landkreis Merzig-Wadern



**November 2017**

# Impressum

## **Aufgabenträger:**

**Landkreis Merzig-Wadern**

Bahnhofstraße 44

66663 Merzig

## **Bearbeitung:**

**Gesellschaft für Infrastruktur und Beschäftigung des Landkreises Merzig-Wadern GmbH (GIB)**

Bahnhofstraße 27

66663 Merzig

## **Geschäftsstelle des Zweckverbandes Personennahverkehr Saarland (ZPS)**

Am Hauptbahnhof 6-12

66111 Saarbrücken

Um eine bessere Lesbarkeit zu gewährleisten, wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Alle Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für beide Geschlechter.

# Inhaltsverzeichnis

1 Grundlagen und Rahmenbedingungen des Nahverkehrsplanes .....	1
1.1 Aufgaben und Ziele .....	1
1.2 Rechtliche Grundlagen.....	2
1.2.1 Europäischer Rechtsrahmen – Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 .....	2
1.2.2 Gesetze der Bundesrepublik Deutschland .....	3
1.2.3 Gesetze des Saarlandes .....	4
1.3 Planerische Grundlagen.....	6
1.3.1 Verkehrsentwicklungsplan Saarland (VEP) .....	6
1.3.2 Landesentwicklungsplan Saarland (LEP) .....	6
1.3.3 Sonstige Pläne, Konzepte und Studien .....	6
1.4 Organisatorische Grundlagen .....	7
1.4.1 Saarland - Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr.....	7
1.4.2 Zweckverband der Aufgabenträger (ZPS) .....	8
1.4.3 Aufgabenträger .....	9
1.4.4 Verbund der Verkehrsunternehmen .....	9
1.4.5 Verkehrsunternehmen .....	9
1.4.6 Fahrgäste .....	10
2 Bestandsanalyse .....	11
2.1 Strukturdaten.....	11
2.1.1 Lage und Siedlungsstruktur .....	11
2.1.2 Bevölkerungsstruktur .....	14
2.1.3 Motorisierter Individualverkehr.....	19
2.1.4 Arbeitsplatzstruktur und Pendler.....	23
2.1.5 Kinderbetreuung und Schulen .....	26
2.1.6 Mobilitätseingeschränkte/Senioren .....	36
2.1.7 Tourismus.....	39
2.2 Bestandsaufnahme öffentlicher Verkehr .....	44
2.2.1 ÖPNV-Nutzung im Landkreis Merzig-Wadern (MORO-Umfrage).....	44
2.2.2 Schienenverkehr.....	50
2.2.3 Busverkehr .....	53
2.2.4 Alternative Bedienungsformen.....	61
2.2.5 Infrastruktur .....	72
2.2.6 Tarif .....	77

2.2.7 Vertrieb und Fahrgastinformation .....	78
3 Zielvorgaben und Anforderungsprofil für den ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern	80
3.1 Bedienungsstandard .....	80
3.1.1 Definition von Verkehrsachsen und Erschließungsebenen .....	81
3.1.2 Bedienungsqualität der Verkehrsachsen .....	84
3.2 Beförderungsqualität .....	88
3.2.1 Anforderungen an die Fahrzeuge .....	88
3.2.2 Anforderungen an die Haltestellen .....	90
3.2.3 Anforderungen an das Personal .....	91
3.2.4 Anforderung an den Betrieb .....	92
3.2.5 Anforderungen zu Tarif und Vertrieb .....	95
3.2.6 Anforderungen zu Marketing und Kundenkommunikation .....	96
3.2.7 Anforderungen zu Verbundeinnahmen und Einnahmensicherung .....	97
3.2.8 Anforderungen zu Sozialstandards.....	98
3.3 Linienbündelung ab Januar 2020 .....	99
3.4 Finanzierung .....	102
3.5 Planungsperspektive .....	102
Anlagenverzeichnis .....	104

## Abbildungsverzeichnis

<b>Abbildung 1:</b> Kommunale Gliederung des Landkreises Merzig-Wadern.....	11
<b>Abbildung 2:</b> Zentrale Orte und Hierarchie der Siedlungsachsen im Saarland .....	12
<b>Abbildung 3:</b> Siedlungsstruktur im Landkreis Merzig-Wadern.....	13
<b>Abbildung 4:</b> Bevölkerungsverteilung in den Ortsteilen.....	14
<b>Abbildung 5:</b> Relative Altersstrukturveränderung im Landkreis Merzig-Wadern 2006-2011.....	16
<b>Abbildung 6:</b> Altersstruktur der Bevölkerung im Landkreis Merzig-Wadern am 31.12.2015.....	16
<b>Abbildung 7:</b> Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Merzig-Wadern 2011-2030..	17
<b>Abbildung 8:</b> Prognostizierte Einwohnerentwicklung 2011-2030 .....	18
<b>Abbildung 9:</b> Entwicklung des PKW-Bestandes im Landkreis Merzig-Wadern .....	20
<b>Abbildung 10:</b> PKW-Bestand im Landkreis Merzig-Wadern (2008-2015, Gemeinde-/Städteebene) .....	21
<b>Abbildung 11:</b> Berufspendlerbeziehungen des Landkreises Merzig-Wadern.....	24
<b>Abbildung 12:</b> Schülerentwicklung in den Städten und Gemeinden des Landkreises Merzig-Wadern (Grundschulen) .....	30

<b>Abbildung 13:</b> Schülerzahlen und Schulwege im Landkreis Merzig-Wadern (Sekundarstufe I) .....	33
<b>Abbildung 14:</b> Schulwegbewältigung im Landkreis Merzig-Wadern.....	34
<b>Abbildung 15:</b> Wege zu den Schulen im Landkreis Merzig-Wadern .....	34
<b>Abbildung 16:</b> Zufriedenheit mit den Beförderungsbedingungen zu den Schulen im Landkreis Merzig-Wadern.....	35
<b>Abbildung 17:</b> Nutzer des ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern.....	45
<b>Abbildung 18:</b> Einschätzung der ÖPNV-Anbindung im Landkreis Merzig-Wadern .	46
<b>Abbildung 19:</b> Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung im Landkreis Merzig-Wadern.....	46
<b>Abbildung 20:</b> Zielorte bei der Nutzung des ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern ..	47
<b>Abbildung 21:</b> Inanspruchnahme von Hilfe im Bereich Mobilität im Landkreis Merzig-Wadern .....	47
<b>Abbildung 22:</b> Auswirkungen der Kosten auf die ÖPNV-Nutzung im Landkreis Merzig-Wadern .....	48
<b>Abbildung 23:</b> Bereitschaft zur ÖPNV-Nutzung im Landkreis Merzig-Wadern.....	48
<b>Abbildung 24:</b> Bedingungen für eine Nutzung alternativer Bedienungsformen im Landkreis Merzig-Wadern.....	49
<b>Abbildung 25:</b> Bereitschaft zur Zahlung eines Aufpreises für alternative Bedienungsformen im Landkreis Merzig-Wadern.....	50
<b>Abbildung 26:</b> Aktive Schienenstrecken und RegioBus-Linien im Landkreis Merzig-Wadern .....	53
<b>Abbildung 27:</b> Saarlandweiter Liniennetzplan der Nachtbusse (N1-N7) ergänzt durch die Nachtbusse N21 und N22 des Landkreises Merzig-Wadern (2017) .....	56
<b>Abbildung 28:</b> Nachfrage des Losheimer Marktbusse (2001-2015) .....	63
<b>Abbildung 29:</b> Kostendeckungsgrad des Losheimer Marktbusse (2001-2015) .....	63
<b>Abbildung 30:</b> Gesamtnachfrage des Marktbusse Losheim am See (2015) .....	64
<b>Abbildung 31:</b> Kosten und Einnahmen AST Losheim am See (2015).....	68
<b>Abbildung 32:</b> Struktur der Fahrgastnachfrage AST Losheim am See (2015) .....	69
<b>Abbildung 33:</b> Werbemittel zum Jugendtaxi.....	72
<b>Abbildung 34:</b> Intermodale Verknüpfungen im Landkreis Merzig-Wadern für Pendler nach Luxemburg .....	76
<b>Abbildung 35:</b> Hierarchie der ÖV-Achsen im Landkreis Merzig-Wadern.....	87
<b>Abbildung 36:</b> Linienbündelung im Landkreis Merzig-Wadern .....	101

## Tabellenverzeichnis

<b>Tabelle 1:</b> Einwohnerzahlen der Städte und Gemeinden am 31.12.2015 .....	14
<b>Tabelle 2:</b> Vorausgeschätzte Entwicklung der Altersgruppen in der Modellregion 2011-2030 .....	18
<b>Tabelle 3:</b> Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung für alle Kommunen 2011-2030 .....	19
<b>Tabelle 4:</b> Verkehrsaufwand im Personentransport in Deutschland.....	19
<b>Tabelle 5:</b> Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wohn- und Arbeitsort (30.06.2016) .....	23
<b>Tabelle 6:</b> Unternehmen mit über 100 Mitarbeitern im Landkreis Merzig-Wadern ...	25
<b>Tabelle 7:</b> Sozialversicherungspflichtige Arbeitnehmer in Luxemburg mit Wohnsitz im Landkreis Merzig-Wadern.....	26
<b>Tabelle 8:</b> Kinderkrippen- und Kindergartenplätze im Landkreis Merzig-Wadern ....	27
<b>Tabelle 9:</b> Grundschulen im Landkreis Merzig-Wadern .....	27
<b>Tabelle 10:</b> Weiterführende und berufsbildende Schulen im Landkreis Merzig- Wadern .....	28
<b>Tabelle 11:</b> Förderschulen im Landkreis Merzig-Wadern.....	29
<b>Tabelle 12:</b> Kliniken und Reha-Einrichtungen im Landkreis Merzig-Wadern.....	36
<b>Tabelle 13:</b> Verteilung der Alten- und Pflegeheime sowie betreuten Wohnformen auf die Kommunen im Landkreis Merzig-Wadern.....	37
<b>Tabelle 14:</b> Betreute Wohnformen im Landkreis Merzig-Wadern.....	38
<b>Tabelle 15:</b> Vollstationäre Alten- und Pflegeheime im Landkreis Merzig-Wadern....	38
<b>Tabelle 16:</b> Tourismus im Saarland und im Landkreis Merzig-Wadern (2011 und 2015) .....	40
<b>Tabelle 17:</b> Tourismus im Landkreis Merzig-Wadern (2013-2015) .....	41
<b>Tabelle 18:</b> Touristische Sehenswürdigkeiten im Landkreis Merzig-Wadern .....	42
<b>Tabelle 19:</b> SPNV-Strecken im Landkreis Merzig-Wadern.....	51
<b>Tabelle 20:</b> Halte und Fahrgäste auf der Saarstrecke (2. Halbjahr 2016) .....	51
<b>Tabelle 21:</b> Fahrgäste der Obermoselstrecke (2016).....	52
<b>Tabelle 22:</b> SaarLuxBus-Liniendaten Landkreis Merzig-Wadern (Stand 2016).....	54
<b>Tabelle 23:</b> Kennzahlen der RegioBus-Linien im Landkreis Merzig-Wadern (Stand 2016/2017) .....	55
<b>Tabelle 24:</b> Liniendaten der landesweiten Nachtbus-Linien N5 und N7 (2017).....	57
<b>Tabelle 25:</b> Nutzerzahlen der landesweiten Nachtbuslinien N5 und N7 .....	57
<b>Tabelle 26:</b> Daten der Kreislinien im Landkreis Merzig-Wadern (Stand 2017).....	58
<b>Tabelle 27:</b> Linien benachbarter Aufgabenträger im Landkreis Merzig-Wadern (Stand 2017) .....	60
<b>Tabelle 28:</b> Liniendaten der Kreisnachtbuslinien N21 und N22 (Stand 2017) .....	61

<b>Tabelle 29:</b> Verkehrsleistung AnrufLinienTaxi Merzig (ALiTa) (Stand 2017) .....	66
<b>Tabelle 30:</b> Fahrgastzahlen und Kosten ALiTa Merzig (ab 2011) .....	67
<b>Tabelle 31:</b> Fahrpreise AST Losheim am See (Stand 01.01.2017) .....	67
<b>Tabelle 32:</b> Verkehrsleistung des Anruf-Sammel-Taxi Losheim am See (2017) .....	68
<b>Tabelle 33:</b> Fahrtenanzahl, Nutzerzahlen und Kosten des Jugendtaxis (ab 2013) ..	70
<b>Tabelle 34:</b> Jugendliche der Jahrgänge 1989-1998 im Landkreis Merzig-Wadern (31.12.2011) .....	71
<b>Tabelle 35:</b> Nutzerzahlen (Ein- und Aussteiger/Woche (Schulzeit), hochgerechnet für 2016) für die Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis Merzig-Wadern .....	73
<b>Tabelle 36:</b> P+R- und B+R-Anlagen an den Bahnhöfen und Haltepunkten im Landkreis Merzig-Wadern.....	75
<b>Tabelle 37:</b> Hierarchie und Netzfunktion der Verkehrsachsen des ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern.....	82
<b>Tabelle 38:</b> Netzfunktion und Achsenverlauf der SaarLuxBusse .....	84
<b>Tabelle 39:</b> Vorgesehene Mindestbedienung nach Verkehrsachsen .....	85
<b>Tabelle 40:</b> Wartezeitregelungen RegioBus-Linie R1 .....	86
<b>Tabelle 41:</b> Anforderungen an Fahrzeuge der Kategorie A (Neufahrzeuge) und B..	89
<b>Tabelle 42:</b> Anforderungen an Fahrzeuge der Kategorie C.....	90
<b>Tabelle 43:</b> Linienbündel im Landkreis Merzig-Wadern ab 2020 .....	99

# 1 Grundlagen und Rahmenbedingungen des Nahverkehrsplanes

## 1.1 Aufgaben und Ziele

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge. Der Nahverkehrsplan (NVP) dient den Aufgabenträgern des ÖPNV als zentrales Planungs- und Ordnungsinstrument zur Formulierung ihrer Zielvorstellungen bei der bedarfsgerechten Fortentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Die Zuständigkeiten und Inhalte zur Aufstellung des Nahverkehrsplanes sind gesetzlich weitreichend vorgegeben (s. Kapitel 1.2).

Der Landkreis Merzig-Wadern als zuständiger Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV stellt seinen Nahverkehrsplan zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots im Kreisgebiet auf. Vorleistungen existieren bereits in Form der nachstehenden Entwürfe, die allerdings vom Kreistag nicht verabschiedet wurden:

- 1994: Nahverkehrskonzept für den Landkreis Merzig-Wadern I-III (Entwurf)
- 1997: 1. Nahverkehrsplan für den Landkreis Merzig-Wadern (Entwurf)
- 2004: 2. Nahverkehrsplan für den Landkreis Merzig-Wadern (Entwurf)

Insbesondere durch den demographischen Wandel und die wirtschaftliche Weiterentwicklung kommt es zu strukturellen Verschiebungen, die wiederum veränderte Mobilitätsbedürfnisse in der Bevölkerung mit sich bringen. Die wesentliche Aufgabe des Nahverkehrsplanes besteht darin, strukturelle Entwicklungen zu erkennen und aufzunehmen sowie planerische Lösungen für die notwendige Anpassung des Angebotes im öffentlichen Nahverkehr zu definieren. Dabei ist es unerheblich, ob die öffentlichen Mobilitätsangebote für die vor Ort lebenden Menschen, aber auch für Einpendelnde und Gäste, durch private oder öffentliche Unternehmen erbracht werden.

Nach § 11 Absatz 7 des Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG) vom 30. November 2016 muss hierzu der Nahverkehrsplan spätestens alle 5 Jahre überprüft und gegebenenfalls fortgeschrieben werden. Mit dem vorliegenden Plan erfüllt der Landkreis Merzig-Wadern die Anforderungen des saarländischen ÖPNVG.

Der Landkreis Merzig-Wadern gehört zu einer von 21 Modellregionen, die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen des Modellvorhabens der Raumordnung (MORO) und im Rahmen des Aktionsprogramms „Regionale Daseinsvorsorge“ unterstützt werden. Das Modellvorhaben soll die Regionen dazu anregen, sich innovativ den infrastrukturellen Herausforderungen des demographischen Wandels zu stellen und mit einer Regionalstrategie für die Daseinsvorsorge erforderliche Infrastrukturanpassungen vorausschauend und kooperativ zu gestalten. Im Kapitel 2 des Nahverkehrsplanes werden die Ergebnisse des Aktionsprogrammes bis zum Jahr 2030 betrachtet. Hierdurch sind belastbare Aussagen über den demographischen Wandel innerhalb des Landkreises möglich.

## 1.2 Rechtliche Grundlagen

Der ÖPNV in Deutschland wird durch gesetzliche Vorgaben der Europäischen Union (EU), der Bundesrepublik Deutschland sowie der einzelnen Bundesländer geregelt. Mit Inkrafttreten **des Regionalisierungsgesetzes** 1996 wurden die Landkreise als zuständige Aufgabenträger für den Busverkehr benannt. Die Verordnung (VO) (EG) Nr. 1370/2007, das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 12.10.2012 und das ÖPNVG vom 30. November 2016 bilden den zentralen Rechtsrahmen, nach dem die Aufgabenträger ihren ÖPNV gestalten. Die grundlegende europaweite Umgestaltung der Rahmenbedingungen (Regionalisierung, Wettbewerbliche Vergabe) stellt die Aufgabenträger vor neue, weitreichende Herausforderungen.

### 1.2.1 Europäischer Rechtsrahmen – Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Unter einer Vielzahl von Verordnungen, die europaweit den Öffentlichen Verkehr vereinheitlichen und für gleichermaßen faire Wettbewerbsbedingungen sorgen sollen, kommt der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 eine zentrale Bedeutung zu. Diese ist seit dem 03.12.2009 in Kraft und gilt in allen Mitgliedstaaten auf Straße und Schiene unmittelbar. Sie regelt die Zulässigkeit finanzieller Ausgleichsleistungen seitens der öffentlichen Hand im Zuge der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen und hat Vorrang gegenüber nationalem Recht, sofern dieses der Verordnung entgegensteht.

Die VO 1370/2007 unterscheidet zwischen kommerziellen (eigenwirtschaftlichen) und nicht kommerziellen (gemeinwirtschaftlichen) Verkehren. Sie ist ab dem 03.12.2019 zwingend anzuwenden, wenn öffentliche Verkehrsleistungen zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben zu vergeben sind. Artikel 5 eröffnet dabei die Möglichkeiten einer Vergabe nach allgemeinen Vergaberichtlinien (Absatz 1), wettbewerblichen Vergabeverfahren (Absatz 3) und Direktvergabeverfahren inkl. Inhouse-Vergabe (Absatz 2 und 4-6).

Bei Verkehrsleistungen die ohne öffentliche Mittel betrieben werden und nicht im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) vergeben werden (sog. „kommerzielle“ Verkehre), greift die Verordnung nicht unmittelbar. Die Verkehrsleistung ist auch dann als kommerziell anzusehen, wenn sie neben den Fahrgeldeinnahmen durch eine der folgenden Leistungen mitfinanziert wird:

- Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr (§ 45a PBefG bzw. Nachfolgeregelung)
- Ausgleichsleistungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten (Sozialgesetzbuch (SGB) IX § 145) oder
- Beihilfen nach primärem Gemeinschaftsrecht nach Art. 9 Abs. 2 der VO 1370/2007

Ziel der neuen, sogenannten EU-Nahverkehrsordnung ist es, dass alle öffentlichen Mittel, die im Rahmen des ÖPNV fließen, transparent dargestellt sein müssen. Außer-

dem unterliegen alle Verkehre, für die öffentliche Ausgleichsleistungen gewährt werden, grundsätzlich einem Vergabeverfahren, sobald bestimmte Schwellenwerte überschritten sind.

Gemäß Artikel 4 Absatz 6 der VO 1370/2007 kann der Aufgabenträger die Betreiber eines öffentlichen Verkehrsdienstes verpflichten, bestimmte Qualitätsstandards einzuhalten und legt diese in den Unterlagen im Vergabeverfahren (erstmalig in der Vorabveröffentlichung im Supplement zum Amtsblatt der EU) und den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen fest. Dafür bilden die, in diesem NVP beschriebenen Qualitätsanforderungen eine wesentliche Grundlage. Dies gilt ebenso für die im Nahverkehrsplan definierten Linienbündel.

## **1.2.2 Gesetze der Bundesrepublik Deutschland**

### **1.2.2.1 Regionalisierungsgesetz (RegG)**

Das Regionalisierungsgesetz trat am 01.01.1996 in Kraft und regelt die Zuständigkeit für den Öffentlichen Personenverkehr (ÖV) zwischen dem Bund und den Bundesländern. Das Regionalisierungsgesetz legt die „ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr“ als Aufgabe der Daseinsvorsorge fest. Es schafft durch Fortschreibung die Finanzierungsgrundlagen des Bundes, vor allem in Bezug auf die Sicherstellung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Durch Bereitstellung der sog. Regionalisierungsmittel an die Länder wird, in der aktuell gültigen Fassung bis zum Jahr 2031, die Finanzierungsgrundlage durch den Bund gewährleistet.

Die Zuständigkeit für den Fernverkehr auf der Schiene liegt nach wie vor beim Bund. Die Bundesländer sind zuständig für den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) und regeln durch eigene ÖPNV-Gesetze die Zuständigkeit für den straßengebundenen ÖPNV innerhalb des Landes. Hierfür tragen sie auch die Finanzierungsverantwortung.

### **1.2.2.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)**

Die nationalen Regelungen zum Betreiben eines öffentlichen Verkehrs sind im PBefG in Einklang mit der VO (EG) 1370/2007 neu geregelt worden. Das novellierte PBefG trat zum 1. Januar 2013 in Kraft.

Die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsomnibussen und mit Kraftfahrzeugen unterliegt den Vorschriften dieses Gesetzes.

Aussagen zum Nahverkehrsplan finden sich überwiegend im § 8 des Gesetzes. Das Gesetz bestimmt als Aufgabenträger die Länder und die von ihnen ernannten Behörden. Die Aufgabenträger sind verpflichtet eine ausreichende Bedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr bereitzustellen. Die Anforderungen sollen in einem Nahverkehrsplan beschrieben werden. Die wettbewerblichen Regelungen für gemeinwirtschaftliche Vergaben werden von der VO (EG) 1370/ 2007 vorgegeben.

§ 8 des PBefG legt außerdem fest, dass bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit für mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkte Personen erreicht werden soll. Behindertenbeauftragte, einschlägige Verbände und Beiräte sind deshalb zur Aufstellung des Nahverkehrsplanes anzuhören. Einzelheiten regeln die Länder. Betroffen sind zum Beispiel Haltestellen und Fahrzeuge (Busse). Zeitliche Vorgaben und Maßnahmen müssen beachtet werden; können Umsetzungstermine nicht eingehalten werden, sind Ausnahmen möglich, wenn sie im Nahverkehrsplan benannt und begründet werden.

## **1.2.3 Gesetze des Saarlandes**

### **1.2.3.1 Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG)**

Am 1. Januar 2017 trat das novellierte ÖPNVG des Saarlandes vom 30. November 2016 in Kraft. Die Novellierung erfolgte u. a. auch zur Harmonisierung der Landesbestimmungen mit der VO (EG) 1370/2007 und mit dem aktuellen PBefG. Das ÖPNVG regelt die konkreten Anforderungen an einen zeitgemäßen ÖPNV durch Vorgabe eines einheitlichen Rahmens auf Landesebene und formuliert Ziele für die Fortentwicklung des ÖPNV.

§ 4 Absatz 1 schreibt die Anwendung des landesweiten Verbundtarifes des saarländischen Verkehrsverbundes (saarVV-Tarif) verbindlich für alle Verkehrsunternehmen im ÖPNV und SPNV fest.

§ 4 Absatz 2 setzt Eckwerte für die mittelstandsfreundliche Ausgestaltung von Linienbündeln im Rahmen eines Nahverkehrsplanes. Soweit es die technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen zulassen, sind Linienbündel und Lose so zu bilden, dass sich auch kleine und mittlere Unternehmen, die über nicht mehr als 23 Kraftomnibusse verfügen, an der Vergabe beteiligen können.

§ 5 regelt die Aufgabenträgerschaft im ÖV des Saarlandes. Nach § 5 Absatz 1 ist das Land zuständig für den SPNV.

Planung, Organisation und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV liegt nach § 5 Absatz 2 ÖPNVG in der Aufgabenträgerschaft der Landkreise und des Regionalverbandes Saarbrücken. Diese können die Aufgabenträgerschaft auf Städte und Gemeinden mit eigenen Verkehrsunternehmen sowie auf, von kreisangehörigen Gemeinden gebildete Zweckverbände übertragen.

§ 6 installiert zur Lösung aufgabenträgerübergreifender Fragestellungen den Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) als Verbund der Aufgabenträger (s. auch Kapitel 1.4.2). Dem stellt § 7 ÖPNVG den Verbund der Verkehrsunternehmen (SNS GmbH) mit dem landesweiten Verbundtarif saarVV gegenüber. § 8 regelt die Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen.

§ 9 ÖPNVG macht Vorgaben für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge durch die Aufgabenträger an die Verkehrsunternehmen. Der ÖDA hat im Einklang mit dem Nahverkehrsplan zu stehen. Er soll insbesondere regeln: die Anwendung des saarVV, den Umfang der fahrplanmäßigen Nahverkehrsleistung, Serviceleistungen, die Höhe des finanziellen Ausgleichs, die Einhaltung des Tarifreuegesetzes, die Bereitstellung von Erlösdaten, die Qualität der Leistung und ihre Kontrolle, Sanktionen

bei Nicht- und Schlechterfüllung, Art und Umfang der gegebenenfalls gewährten ausschließlichen Rechte und Kriterien zur Informations- und Kommunikationstechnologie. § 10 ÖPNVG regelt die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) des Landes. § 11 ÖPNVG macht Vorgaben für die Erstellung von Nahverkehrsplänen durch die Aufgabenträger. Absatz 1 legt fest, dass die Auftraggeber einen NVP erstellen und diesen nach Absatz 7 alle 5 Jahre überprüfen und wenn erforderlich fortschreiben müssen. Der NVP stellt, nach dem neuen ÖPNVG des Saarlandes, die „Ordnung der Nahverkehrsbeziehungen und den Bedarf an Nahverkehrsleistungen“ dar. Im Nahverkehrsplan sind insbesondere zu beachten:

- die Vorgaben aus dem Verkehrsentwicklungsplan des Landes
- die Ziele der Raumordnung und Landesplanung, des Umweltschutzes und des Städtebaus
- die siedlungsstrukturelle und demografische Entwicklung
- die Umsetzung der Barrierefreiheit bis zum 01. Januar 2022
- die Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs
- das Strecken- und Liniennetz (Bedienungs- und Verbindungsstandard, Beförderungs- und Erschließungsqualität) und Vorgaben zu seiner Entwicklung
- Anforderungen an Fahrzeuge und sonstige Infrastruktur
- Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit
- Schnittstellen zum regionalen Verkehr
- Hierarchie des Liniennetzes
- Kriterien und Mindestanforderungen an die Informationstechnologie
- Grenzüberschreitende Verbindungen

### **1.2.3.2 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Saarland – GVFG Saarland**

Im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Am 25. September 2015 einigten sich Bund und Länder auf eine Fortführung des GVFG für weitere 15 Jahre.

Das GVFG Saarland ist am 1. Januar 2009 in Kraft getreten und wurde zuletzt geändert durch das Gesetz vom 13. Oktober 2015 (Amtsbl. I S. 790). Es regelt den Einsatz der Zahlungen, die das Land im Rahmen des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz) erhält. In § 3 über die Voraussetzungen für die Gewährung der Zuwendung ist in Absatz 1 Punkt 1. b) festgelegt, dass das geplante Vorhaben in einem Generalverkehrsplan, in einem Nahverkehrsplan oder in für die Beurteilung gleichwertigen Unterlagen vorgesehen sein muss.

Die Richtlinie zur Durchführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Saarland (RL-GVFG Saarland) vom 30. September 2009 regelt Einzelheiten zur Verwendung der GVFG-Mittel.

## **1.3 Planerische Grundlagen**

### **1.3.1 Verkehrsentwicklungsplan Saarland (VEP)**

Der Verkehrsentwicklungsplan des Saarlandes wurde vom Ministerium für Umwelt, Energie und Verkehr auf der Basis des Regionalisierungsgesetzes erstmals im August 1996 verabschiedet. Im Januar 1998 wurde der VEP geringfügig überarbeitet und ist so bis heute gültig. Seit dem hat eine Aktualisierung nicht mehr stattgefunden.

Eines der wichtigsten Vorhaben, die Bildung eines Verkehrsverbundes, ist 2005 mit der Gründung des saarVV umgesetzt worden. Die Linien- und Infrastrukturvorgaben wurden sukzessive weiterentwickelt. Im Regionalbusbereich sind inzwischen 14 RegioBus-Linien eingerichtet. Hinzu kamen 7 landesweite Nachtbuslinien. Die Busverbindungen nach Luxemburg wurden ausgeweitet. Die Zielvorstellungen des Schienenverkehrs und der Aufteilung von Express-, Regional- und Saarbahnen haben sich inzwischen geändert.

Aufgrund veränderter rechtlicher, finanzieller und raumplanerischer Anforderungen sowie wegen der fortgeschrittenen Entwicklung der Verkehrssysteme kann der VEP von 1998 nur noch bedingt als zeitgemäß angesehen werden. In den Nahverkehrsplan des Landkreises Merzig-Wadern werden deshalb nur der aktuelle Zustand des Landesnetzes und die für den Planungszeitraum von 5 Jahren als gesichert geltenden Ziele der Landesregierung übernommen.

Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes befindet sich gerade in der Bearbeitung. Wesentliche neue Planungsergebnisse liegen noch nicht vor. Die Verabschiedung ist vor 2018 nicht zu erwarten.

Wegen zahlreicher auslaufender Liniengenehmigungen im Landkreis Merzig-Wadern und aufgrund der Notwendigkeit der Vorbereitung einer wettbewerblichen Vergabe dieser Linien, kann die Schaffung einer planerischen Grundlage für die Vergabeverfahren in Form eines Nahverkehrsplanes nicht mehr länger hinausgeschoben werden. Der Nahverkehrsplan für den Landkreis Merzig-Wadern wird deshalb zeitlich vor der Fertigstellung des VEP des Landes erstellt.

### **1.3.2 Landesentwicklungsplan Saarland (LEP)**

Der Landesentwicklungsplan des Saarlandes trat 2006 in Kraft und wird in die Bereiche „Siedlung“ und „Umwelt“ aufgeteilt. Für den ÖPNV ist der Teil „Siedlung“ maßgeblich. Dieser stellt als landesweiter Raumordnungsplan die bedeutenden Siedlungsachsen im Saarland dar und nimmt eine Einordnung der Städte und Gemeinden in das System der zentralen Orte vor. Für den ÖPNV wichtige Ziele orientieren sich an den vorgegebenen Siedlungsachsen. Die Erreichbarkeit und die Verbindung der zentralen Orte sind zu gewährleisten. Die relevanten Siedlungsachsen und zentralen Orte für den Landkreis Merzig-Wadern werden in Kapitel 2.1 dargestellt.

### **1.3.3 Sonstige Pläne, Konzepte und Studien**

Den grenzüberschreitenden Busverkehr zwischen dem Landkreis Merzig-Wadern und dem Großherzogtum Luxemburg untersucht die Studie:

SMOT (Schéma Stratégique de Mobilité Transfrontalière) 2016.

Das Saarland und das Großherzogtum Luxemburg erarbeiteten in dieser Studie Maßnahmen zur Reduzierung des Individualverkehrs bzw. zur Erhöhung des Anteils des ÖV am Modal Split im Grenzverkehr.

Relevanz für den Landkreis Merzig-Wadern haben folgende weitere Konzepte:

- Saarländisches Klimaschutzkonzept 2008 - 2013
- Integriertes Klimaschutzkonzept für die Kreisstadt Merzig
- Tourismuskonzeption Saarland 2025

Hinzu kommen die die bereits im Kapitel 1.1 erwähnten Studien aus dem „Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge für den Landkreis Merzig-Wadern“ (2012/2013) (Fördergeber: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Projektträger: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung).

Zur Reaktivierung der ehemaligen Schienenstrecke der Merzig-Büschfelder-Eisenbahn (MBE) liegen 3 Studien vor:

- Machbarkeitsstudie: Reaktivierung der Schienenstrecke Merzig - Nunkirchen (Auftraggeber: Zweckverband Personennahverkehr Saarland 1996)
- Machbarkeitsstudie: Mischnutzung MBE-Strecke Merzig-Brotdorf (Auftraggeber: Planungsgesellschaft „ÖPNV“ im Landkreis Merzig-Wadern mbH 1997)
- Potentialanalyse zur Reaktivierung der Schienenstrecke Merzig - Losheim (Auftraggeber: Ministerium für Umwelt, Energie und Verkehr in Kooperation mit der Stadt Merzig 2012)

Die wesentlichen Aussagen dieser Veröffentlichungen werden im vorliegenden Nahverkehrsplan berücksichtigt.

## **1.4 Organisatorische Grundlagen**

Die maßgeblichen Akteure im Öffentlichen Personennahverkehr des Saarlandes verteilen sich auf 6 Organisationsebenen. Diese haben unterschiedliche Funktionen und Möglichkeiten zur Einflussnahme.

### **1.4.1 Saarland - Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr**

Im Saarland sind die Landesaufgaben zum Verkehr während der Legislaturperiode 2017 - 2022 beim Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (MWAEV) angesiedelt. Das Ministerium erarbeitet die Landesgesetze und die nachgelagerten Verordnungen und Richtlinien im Verkehrsbereich.

Das Land ist weiterhin zuständiger Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG). Für das operative Geschäft bedient sich das MWAEV dabei der Managementebene des Zweckverbandes der Aufgabenträger.

In dieser Funktion verwaltet das MWAEV auch die Landesmittel für den Schienenpersonennahverkehr (Betrieb und Infrastruktur). Durch die europaweite Ausschreibung von Schienenverkehrsleistungen konnten landesweit und in Kooperation mit den benachbarten Bundesländern in den letzten Jahren erhebliche Wettbewerbserlöse realisiert werden.

Auf Basis des ÖPNVG ist das MWAEV des Weiteren zuständig für die Komplementärfinanzierung des straßengebundenen ÖPNV. Neben den Mitteln aus dem GVFG, die den Kommunen für die Entwicklung der Infrastruktur zufließen, werden die Aufgabenträger (ÖPNV-Pauschale) und die Verkehrsunternehmen (Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr, Verbundbedingte Ausgleichsleistungen, Ausgleichsleistungen nach dem Schwerbehindertengesetz) mit öffentlichen Mitteln ausgestattet. Mehrere Vorschriften und Richtlinien über die Zuteilung dieser Mittel befinden sich noch in Arbeit (Stand 06/2017).

#### **1.4.2 Zweckverband der Aufgabenträger (ZPS)**

Gemäß § 6 ÖPNVG nehmen die Aufgabenträger ihre Aufgabe gemeinsam im Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) wahr. Der ZPS wurde bereits 1996 gegründet und umfasst gegenwärtig die Aufgabenträger Saarland, Landkreis Merzig-Wadern, Landkreis St. Wendel, Landkreis Saarlouis, Landkreis Neunkirchen, Saarpfalz-Kreis, Zweckverband Personennahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken, Stadt Neunkirchen, Stadt Saarbrücken und Stadt Völklingen. Vorstandsvorsteher ist der Landrat des Landkreises Neunkirchen, Herr Sören Meng.

Der ZPS bedient sich als operative Ebene der Verkehrsmanagement-Gesellschaft Saar mbH (VGS). Aufgrund der Bestimmungen des novellierten ÖPNVG wird zurzeit die VGS aufgelöst und ihre Mitarbeiter werden in die neue Geschäftsstelle des ZPS überführt.

Die Aufgabenträger übertragen dem ZPS insbesondere die Aufgabenträgerschaft für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des im VEP des Saarlandes definierten landesweiten ÖPNV-Netzes im Straßenpersonennahverkehr (RegioBus-Linien, Nachtbuslinien) und die Entwurfsarbeiten und Abstimmung der Nahverkehrspläne. Die Übertragung weiterer Dienstleistungen ist möglich.

Der Zweckverband hat in Abstimmung mit seinen Mitgliedern und dem Verbund der Verkehrsunternehmen auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken. Insbesondere soll er die Fortentwicklung des Verbundtarifs, ein koordiniertes Angebot im ÖPNV, einheitliche Beförderungsbedingungen, angemessene Kundenrechte, einheitliche Produkt- und Qualitätsstandards, Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing mitgestalten.

### **1.4.3 Aufgabenträger**

Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Merzig-Wadern ist gemäß § 5 Absatz 2 ÖPNVG der Landkreis selbst. Er bedient sich für das operative Geschäft der Gesellschaft für Infrastruktur und Beschäftigung des Landkreises Merzig-Wadern mbH (GIB).

Planung, Organisation und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV sind die Aufgaben des Landkreises Merzig-Wadern, die er in den Grenzen seiner finanziellen Leistungsfähigkeit durchführt. Hierzu zählt auch die Erstellung und Fortschreibung eines Nahverkehrsplanes.

Das ÖPNVG benennt die Aufgabenträger als „örtlich zuständige Behörde“ nach der VO (EG) Nr. 1370/2007. Somit sind diese befugt „ausschließliche Rechte und Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge zu vergeben“ (Artikel 5, Abs. 2-5).

Entscheidungen, die ausschließlich den Ortsverkehr oder den Nachbarortsverkehr betreffen, können nur im Einvernehmen mit den beteiligten Gemeinden erfolgen.

Grenzüberschreitende Planungen sind mit den benachbarten Aufgabenträgern abzustimmen. Benachbarte Aufgabenträger können zur gemeinsamen Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV Vereinbarungen schließen. Dies umfasst auch Vereinbarungen der Aufgabenträger zur Übertragung der Aufgabenträgerschaft für einzelne Linien. Benachbarte Aufgabenträger des Landkreises Merzig-Wadern sind der Landkreis Saarlouis im Süden und der Landkreis St. Wendel im Osten. Im Norden grenzt der Landkreis Merzig-Wadern an den Landkreis Trier-Saarburg. Die Westgrenze bilden Frankreich und das Großherzogtum Luxemburg.

### **1.4.4 Verbund der Verkehrsunternehmen**

Die Verkehrsunternehmen im Saarland haben sich im Jahr 2005 zur Saarländischen Nahverkehrs-Service GmbH (SNS) zusammengeschlossen. Mittlerweile besteht die SNS aus 16 Verkehrsunternehmen. Sitz des Verbundes ist Völklingen.

Als einziges Flächenland Deutschlands verfügt das Saarland mit dem saarVV-Tarif über einen flächendeckenden Verbundtarif. Über 7.000 Haltestellen, über 70 Mio. Fahrgäste jährlich, mehr als 6.000 km Linienlänge und ca. 575 Fahrzeuge sind nur einige wichtige Kenngrößen des saarVV.

Weitere Einzelheiten zum saarVV-Tarif werden in Kapitel 2.2.6 und Anlage 2 erläutert.

### **1.4.5 Verkehrsunternehmen**

Die Verkehrsleistung wird von den beauftragten Verkehrsunternehmen (VU) erbracht. Dabei kann die Leistung eigenwirtschaftlich oder als gemeinwirtschaftlicher Verkehr durchgeführt werden. Im Saarland sind sowohl private VU, als auch kommunale Eigenbetriebe tätig. Im Landkreis Merzig-Wadern ist kein kommunales Unternehmen ansässig.

Folgende Verkehrsunternehmen führen zurzeit Linienverkehre im eigenen Namen, unter eigener Verantwortung und für eigene Rechnung im Landkreis Merzig-Wadern durch:

Gebrüder Müller Inhaber Margareta Nies (Gebr. Müller GmbH), KVS GmbH, Michael Schirra GmbH (M. Schirra GmbH), Nikolaus Kirsch GmbH (N. Kirsch GmbH), Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH (ORN GmbH), Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft (RMV GmbH), Saargau Linie on Tour GmbH & Co KG, Saar-Mobil GmbH, Zarth GmbH, (alle nach § 42 PBefG); Autocars Altmann, Autocars Zenner, (beide nach EU VO 1073/2009); Manfred Schulligen, Tatjana Zitzmann (beide nach § 43 PBefG).

### **1.4.6 Fahrgäste**

Die Fahrgäste sind die „Organisationsstufe“ im ÖPNV für die alle anderen Akteure letzten Endes ihren Aufgaben nachgehen. Die Erfüllung der Bedürfnisse des Fahrgastes soll deshalb im Mittelpunkt aller Planungen und Maßnahmen stehen. Da dies nicht immer gelingen kann, gibt es verschiedene Instrumente, die dem Fahrgast zu seinem Recht verhelfen können.

In der EU gilt seit dem 1. März 2013 die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr (Bus-Fahrgastrechte-VO). Der Bundestag hat am 16. Mai 2013 dem Gesetzesentwurf der Bundesregierung vom 8. Februar 2013 zugestimmt, mit dem die Durchführung der EU-Verordnung in Deutschland geregelt wird. Das Eisenbahn-Bundesamt wird dabei zur nationalen Durchsetzungsstelle für Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr bestimmt.

Fahrgastrechte werden auch von den Verbraucherzentralen und dem Verkehrsclub Deutschland e.V. sowie dem Fahrgastverband PRO BAHN e.V. vertreten.

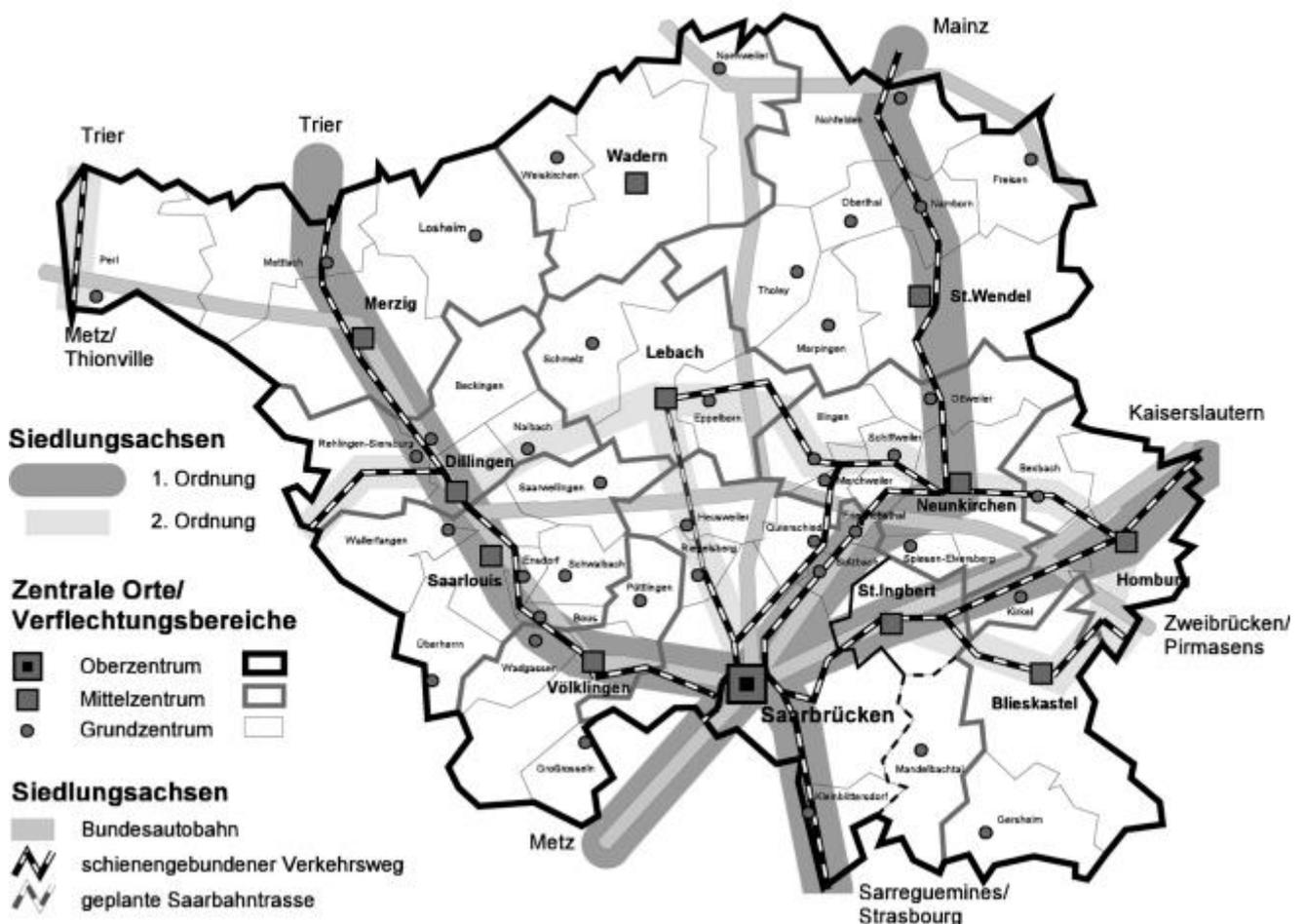
Spezielle Interessen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste unterstützen die Behindertenverbände und –beiräte.

Sich selbst können die Fahrgäste in den Fahrgastbeiräten der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger vertreten. Im Landkreis Merzig-Wadern ist kein eigener Fahrgastbeirat aktiv. Unter dem Motto „Aktiv gestalten – Mehr bewegen“ engagieren sich jedoch 17 Fahrgäste ehrenamtlich im Fahrgastbeirat des Saarländischen Verkehrsverbundes saarVV. Das Gremium trifft sich drei Mal im Jahr mit Vertretern aller am Verkehrsverbund beteiligten Unternehmen. Die von den Mitgliedern des Laienbeirats vorgetragenen Wünsche und Anregungen betreffen vielschichtige Themen, wie etwa Umsteigeverbindungen mit passenden Anschlüssen, Tarifangebote, Kundenservice und Werbung. Hauptziel des Gremiums ist es jedoch, mehr Leute für den ÖPNV zu begeistern.



liegende Gemeinde Nonweiler als Teil des Verflechtungsbereiches des Mittelzentrums Wadern dar (s. Abbildung 2). Diese Tatsache ist vor allem für die Schulverkehre in Richtung Wadern von Bedeutung. Das Grundzentrum Beckingen wird dagegen dem Verflechtungsbereich des, im Landkreis Saarlouis liegenden, Mittelzentrums Dillingen zugeordnet. Die Abbildung 2 zeigt zusätzlich die wichtigsten Siedlungsachsen im Saarland, die in Achsen 1. und 2. Ordnung unterteilt sind. Durch Merzig-Wadern führen zwei dieser Achsen: eine Achse 1. Ordnung von Saarbrücken nach Trier, über Merzig und Mettlach durchquert den Kreis; eine Achse 2. Ordnung aus Frankreich (Metz / Thionville) nach Trier verläuft über Perl und Nennig. Diese beiden Achsen besitzen somit eine überregionale Bedeutung und sind im Bestand durch Schienenverbindungen hochwertig bedient.

**Abbildung 2: Zentrale Orte und Hierarchie der Siedlungsachsen im Saarland**



Quelle: Landesentwicklungsplan Teilabschnitt „Siedlung“, Ministerium für Umwelt Saarland, 2006

Der Landesentwicklungsplan (Teilabschnitt (TA) Siedlung) ordnet den Landkreis Merzig-Wadern vollständig der Raumkategorie „ländlicher Raum“ zu. Dieser gliedert sich in 6 Naturlandschaften:

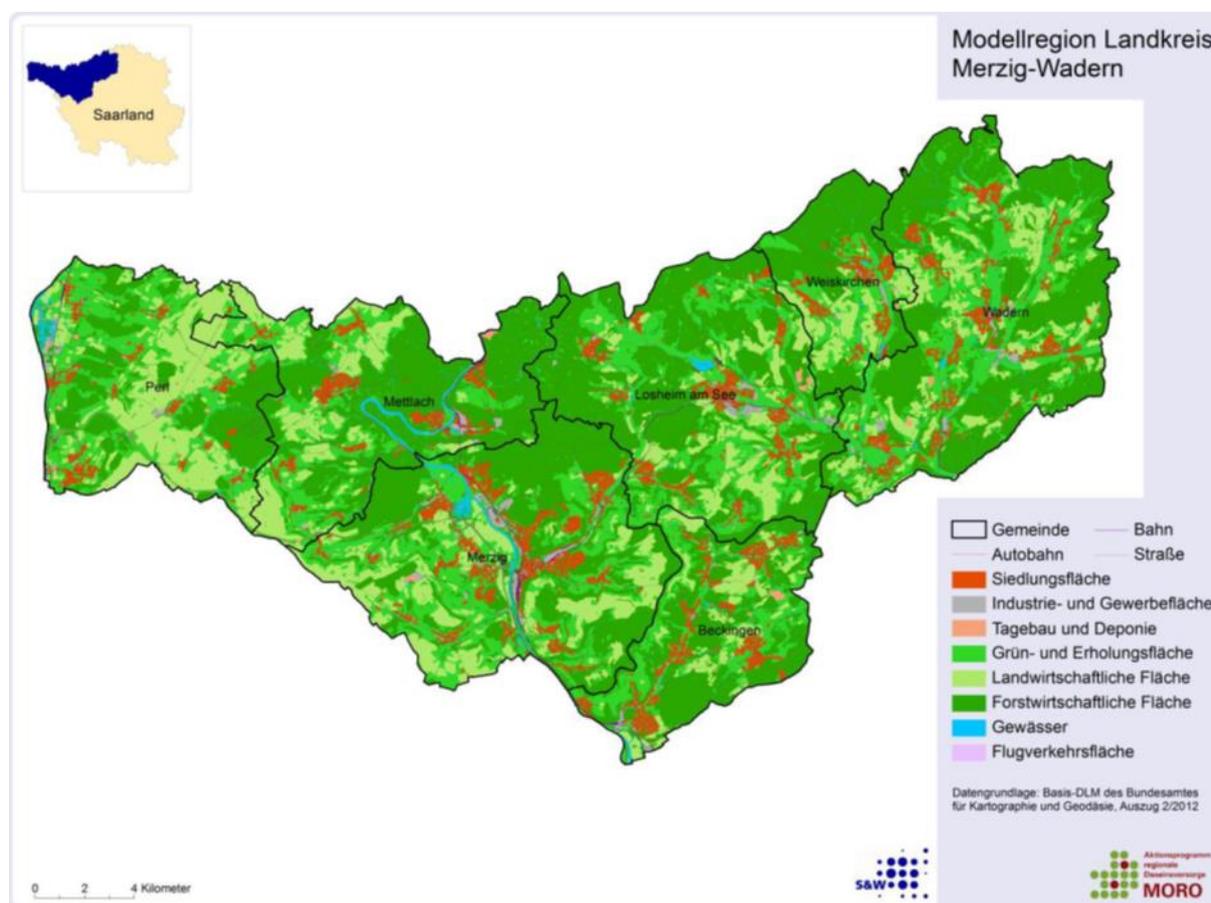
- die Ausläufer des Hunsrücks mit dem Hochwald im Norden,
- das Prims-Blies-Hügelland, das zum Saar-Nahe-Bergland gehört, im Osten,
- das Merziger Becken entlang der Saar,

- der Saargau und der Moselgau im westlichen Kreisgebiet links der Saar,
- das Moseltal im äußersten Westen.

Der Landkreis Merzig-Wadern grenzt im Norden an den rheinland-pfälzischen Landkreis Trier-Saarburg, im Osten an den Landkreis St. Wendel und in südlicher Richtung an den Landkreis Saarlouis. Die Westgrenze bildet zugleich die Staatsgrenze Deutschlands. Im Südwesten grenzt der Landkreis an Frankreich (Département Moselle) und im Westen bilden der luxemburgische Kanton Remich bzw. die Mosel (10 km gemeinschaftliches Deutsch-Luxemburgisches Hoheitsgebiet) die Grenze.

Die maximale Ost-West-Ausdehnung beträgt ca. 40 km, die Nord-Süd-Ausdehnung ca. 20 km. Hieraus ergibt sich eine Gesamtfläche von 556 km<sup>2</sup>. Der Landkreis Merzig-Wadern ist damit der flächengrößte Landkreis des Saarlandes (21,6 % der Landesfläche) mit gleichzeitig der niedrigsten Bevölkerungsdichte (s. u.).

**Abbildung 3: Siedlungsstruktur im Landkreis Merzig-Wadern**



Quelle: „MORO“ Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge, Begleitforschung Zentrale Datendienste: Björn Schwarze, Klaus Spiekermann „Kommunale Bevölkerungsvorausschätzung 2011 bis 2030 für den Landkreis Merzig-Wadern, Spiekermann & Wegener Stadt- und Regionalforschung Dortmund, November 2012

Abbildung 3 zeigt die Siedlungs- und Nutzungsstruktur im Landkreis. Aufgrund seiner großen Waldflächen (insgesamt ca. 21.000 ha) wird er auch als der grüne Landkreis des Saarlandes bezeichnet. Das charakteristische Landschaftsbild formen neben den großen Waldbeständen landwirtschaftlich genutzte Flächen und Streuobstwiesen.

## 2.1.2 Bevölkerungsstruktur

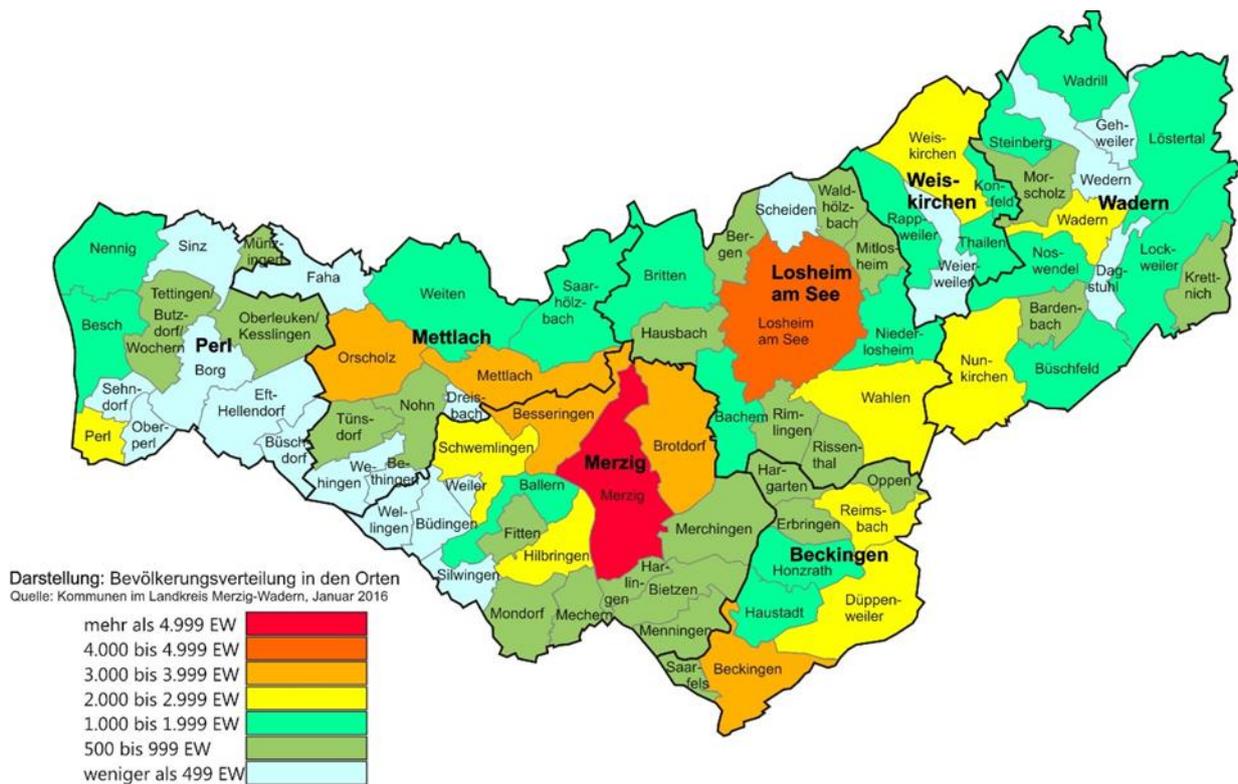
### 2.1.2.1 Bevölkerungsstand und -verteilung

Am 31.12.2015 betrug die Gesamtbevölkerung des Landkreises Merzig-Wadern 103.997 Einwohner (Quelle: Statistisches Landesamt). Diese verteilen sich auf die Städte und Gemeinden wie in Tabelle 1 dargestellt.

**Tabelle 1: Einwohnerzahlen der Städte und Gemeinden am 31.12.2015**

Stadt Merzig	29.937
Stadt Wadern	15.809
Gemeinde Beckingen	15.145
Gemeinde Losheim am See	15.995
Gemeinde Mettlach	12.251
Gemeinde Perl	8.351
Gemeinde Weiskirchen	6.509

**Abbildung 4: Bevölkerungsverteilung in den Ortsteilen**



Die Kernstadt Merzig hatte im Jahr 2016 mit über 11.000 Einwohnern die meisten Bewohner aller Siedlungen des Landkreises, gefolgt vom Ortsteil Losheim mit über 5.000 Einwohnern sowie Beckingen und Orscholz mit knapp 4.000 Einwohnern. Des Weiteren gibt es 3 Ortsteile mit ca. 3.000 Einwohnern (Düppenweiler 2.865, Brotdorf 3.684, Mettlach 3.458). Abbildung 4 zeigt die Bevölkerungsverteilung in den einzelnen Ortschaften des Landkreises.

### 2.1.2.2 Bevölkerungsentwicklung

Zwischen 2002 und 2016 ist die Gesamtbevölkerung im Landkreis um rund 0,4 % gesunken, wobei die Gemeinde Beckingen mit rund 9,8 %, gefolgt von Wadern mit 5,9 % die größten Einwohnerverluste zu verzeichnen hat. Die Gemeinde Perl kann dagegen im gleichen Zeitraum einen Bevölkerungszuwachs von rund 29,1 % verbuchen, die Gemeinde Weiskirchen ein Plus von rund 2,1 %.

Während die Entwicklung in den meisten Kommunen dem negativen Einwohnertrend des Saarlandes folgt, profitiert vor allem die Gemeinde Perl von ihrer räumlichen Nähe zu Luxemburg. Der Zuwachs resultiert hier zu großen Teilen aus Zuzügen vom Nachbarland Luxemburg. Luxemburger Studien zufolge ist dort aufgrund steigender Einwohnerzahlen künftig mit zunehmendem Wohnraumbedarf zu rechnen. Prognosen erwarten bis 2021 einen zusätzlichen Bedarf in Höhe von 52.000 – 78.000 Wohneinheiten. Umfragen zufolge leben über 20.000 Luxemburger Haushalte in „zu kleinen Wohnungen“. Dieser Bedarf ist aufgrund eigener Bauleistungen und ungleichmäßiger Verteilung der „Baulandreserven“ des Landes Luxemburg (58% im mittleren und nördlichen Luxemburg, 29% in den zum Landkreis Merzig-Wadern hin gelegenen östlichen und südlichen Regionen des Landes) nur schwer zu decken. Durch Bereitstellung von Baugrundstücken und Immobilien besteht die Chance für den Landkreis Merzig-Wadern Bevölkerungszuzüge vom grenznahen Luxemburg zu fördern und damit wieder eine positive Bevölkerungsentwicklung in den, für Grenzpendler gut zu erreichenden, Ortschaften des Landkreises zu bewirken. Hierzu wäre es gegebenenfalls erforderlich die Erreichbarkeit der Wohngebiete für Luxemburger Grenzpendler auch östlich von Merzig zu gewährleisten (aus: Abschlussbericht zur Studie „Wirtschaftliche Auswirkungen von Straßenbaumaßnahmen am Beispiel der „Nordumfahrung Merzig“ als Teilabschnitt einer künftigen „Nordsaarlandstraße“ im Landkreis Merzig-Wadern“, Oktober 2011). Des Weiteren verzeichnet die Gemeinde Perl auch Zuzüge von Menschen aus anderen Landkreisen des Saarlandes, die ihre Arbeitsstätte in Luxemburg haben.

Im Landkreis Merzig-Wadern lag die Einwohnerdichte im Jahr 2016 bei 193 EW/km<sup>2</sup> (zum Vergleich: Bundesland Saarland 387 EW/km<sup>2</sup> im Dezember 2015).

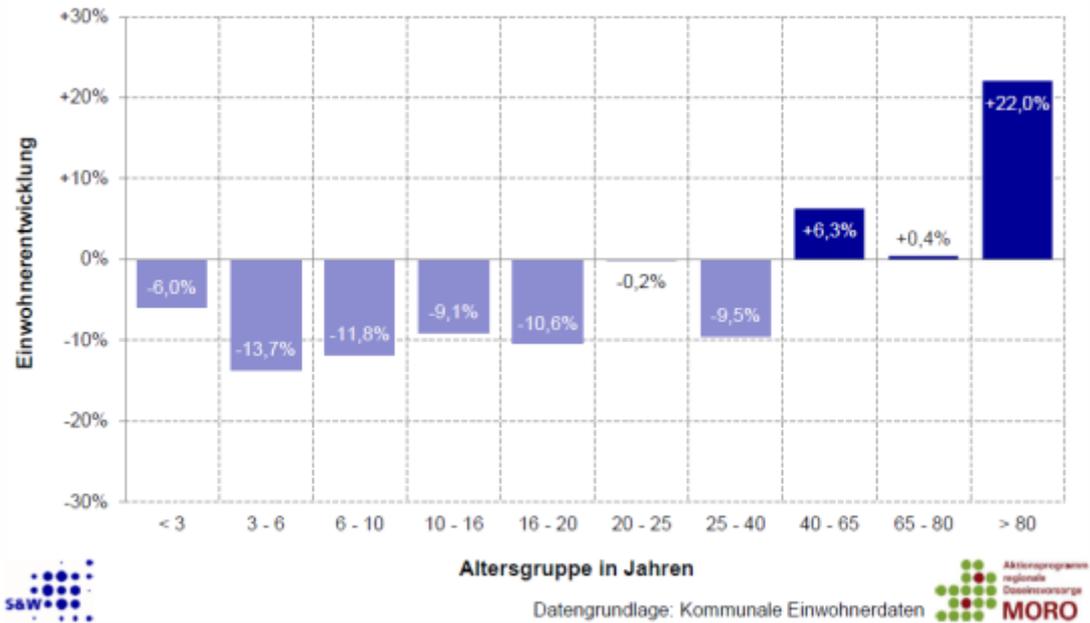
Mit dem Rückgang der Geburtenrate in den 70er Jahren setzte eine natürliche Schrumpfung der Bevölkerung ein, zugleich wird jedoch ein immer höheres Lebensalter erreicht. Die daraus resultierende Überalterung der Bevölkerung verändert die Nachfrage nach bestimmten Leistungsangeboten. Gleichzeitig kann die Grundversorgung mit örtlichen Angeboten wie z. B. Schulen, Kindergärten, Geschäften oder Öffentlichem Personennahverkehr immer schwieriger aufrechterhalten werden, weil deren Auslastung zu gering ist.

### 2.1.2.3 Entwicklung der Altersstruktur

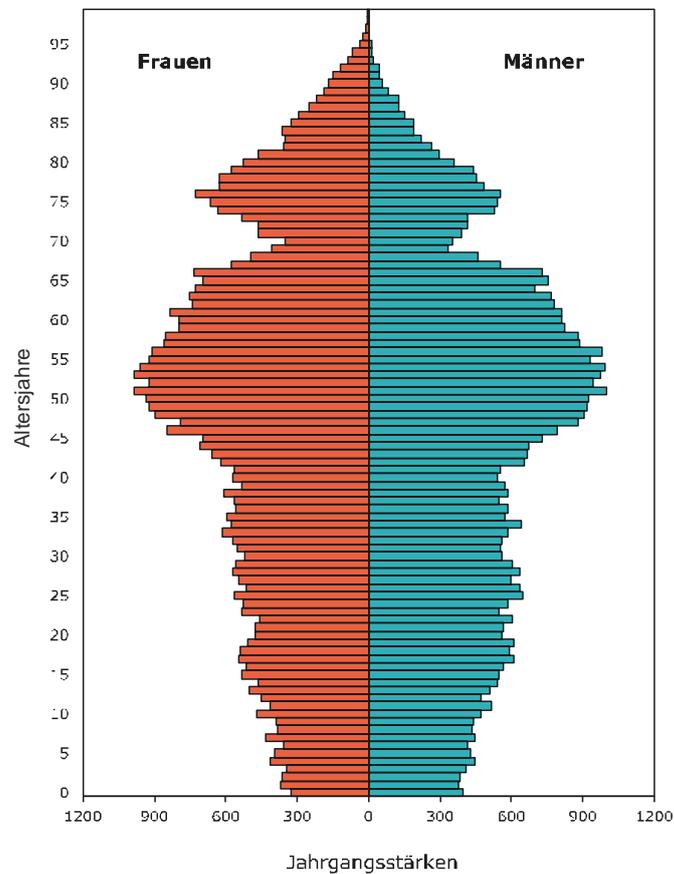
Neben abnehmenden Einwohnerzahlen (Geburtenrückgang) ist die Bevölkerungsentwicklung in allen Städten und Gemeinden des Landkreises durch eine immer älter werdende Bevölkerung gekennzeichnet.

Zwischen 2006 und 2011 stieg das Durchschnittsalter von 43,4 auf 45,0 Jahre an.

**Abbildung 5: Relative Altersstrukturveränderung im Landkreis Merzig-Wadern 2006-2011**



**Abbildung 6: Altersstruktur der Bevölkerung im Landkreis Merzig-Wadern am 31.12.2015**



Quelle: Statistisches Amt Saarland

Abbildung 6 zeigt die Altersverteilung der Kreisbevölkerung am 31.12.2015. Die Überalterung findet ihren Ausdruck in der zunehmend kopflastigen Form der sogenannten „Alterspyramide“.

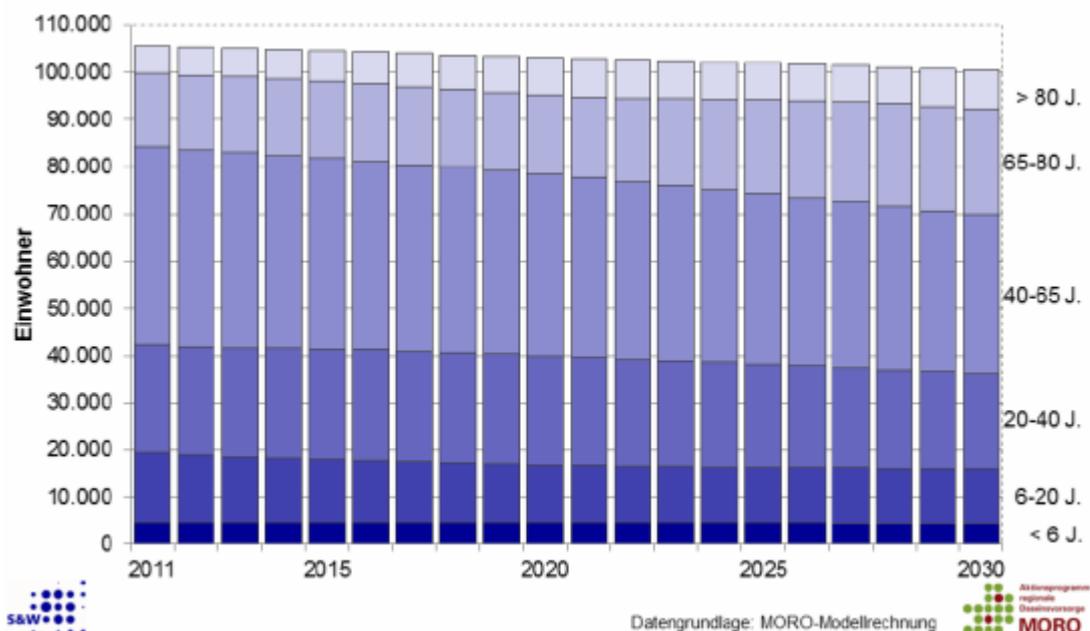
Die Gruppe der älteren Menschen zeigt eine veränderte Nachfrage, nach für sie spezifischen Angeboten. Wie oben beschrieben ist das Aufrechterhalten aller örtlichen Leistungsangebote der Infrastruktur in kleineren Ortschaften durch die geringe Auslastung zunehmend unmöglich.

Im Landkreis Merzig-Wadern ist diese Tendenz schon seit vielen Jahren zu beobachten. Existierte in kleineren Ortschaften früher noch ein kleines Lebensmittelgeschäft (mit Artikeln des täglichen Bedarfs), so sind die Bewohner heute vielfach darauf angewiesen in Nachbarorte auszuweichen, um alltägliche Erledigungen zu tätigen. Um diese Strecken zu bewältigen fehlen oft die entsprechenden, an die Bedürfnisse älterer Personen angepassten, öffentlichen Verkehrsverbindungen.

#### 2.1.2.4 Bevölkerungsvorausschätzung

Die MORO-Bevölkerungsvorausschätzung 2011-2030 prognostiziert für den Landkreis Merzig-Wadern bei weitgehender Beibehaltung der bisherigen Trends (Fertilität, Mortalität, Migration) einen Einwohnerrückgang von 4,8 %. Die Bevölkerung schrumpft bis zum Jahr 2030 um mehr als 5.000 Einwohner und wird im Jahr 2030 nur noch ca. 100.000 Einwohner betragen.

**Abbildung 7: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Merzig-Wadern 2011-2030**



Die Zahl der unter 20-Jährigen nimmt von 19.423 Personen 2011 auf 16.000 Personen 2030 um 17,5 % ab. Ein im Verhältnis ähnlicher Bevölkerungsrückgang betrifft die Altersgruppe der 20- bis 65-Jährigen, die um 17 % auf ca. 53.900 Personen abnehmen werden. Gegenläufig wird die Bevölkerungsentwicklung der über 65-Jährigen sein: Deren Anzahl wird bis 2030 von 21.330 auf über 30.500 Personen um 43 % ansteigen.

Die im Rahmen des MORO-Projektes prognostizierten Daten zeigen, dass im Jahr 2030 ca. 30,5 % der Einwohner des Landkreises Merzig-Wadern über 65 Jahre alt sein werden (fast ein Drittel). Die gesamte Einwohnerzahl wird im Jahr 2030 ca. 100.507 Personen betragen und das Durchschnittsalter wird auf 49,2 Jahre ansteigen.

**Tabelle 2: Vorausgeschätzte Entwicklung der Altersgruppen in der Modellregion 2011-2030**

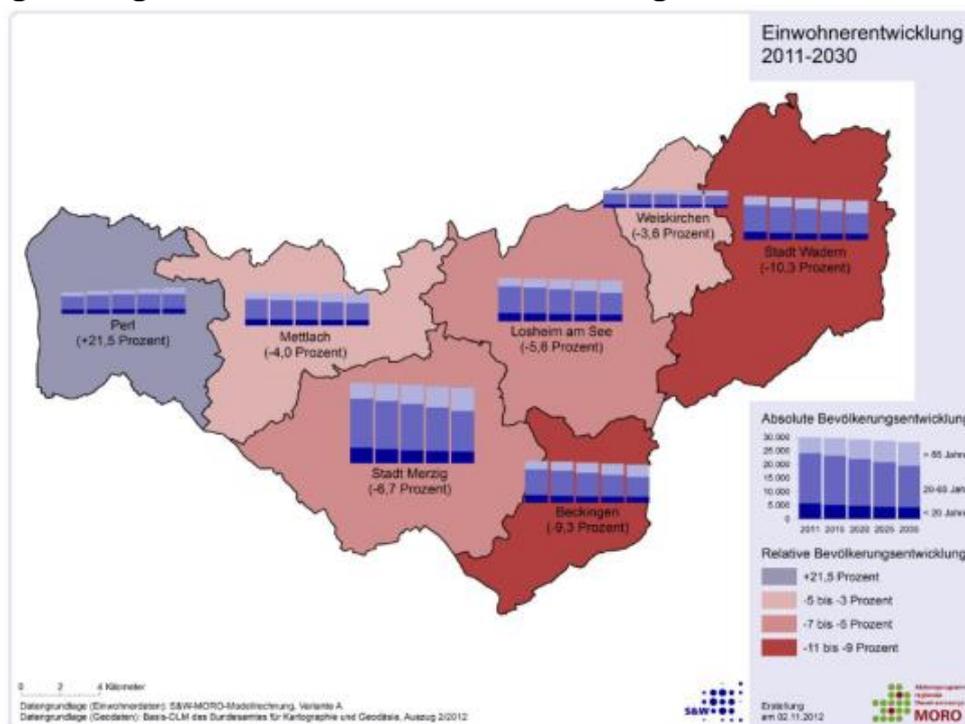
Alterskohorte	2011	2015		2020		2025		2030	
< 3 J.	2.348	2.293	-2,3%	2.325	-1,0%	2.267	-3,4%	2.108	-10,2%
3 bis 6 J.	2.425	2.358	-2,8%	2.392	-1,4%	2.397	-1,2%	2.286	-5,7%
6 bis 10 J.	3.690	3.250	-11,9%	3.229	-12,5%	3.273	-11,3%	3.221	-12,7%
10 bis 16 J.	6.406	5.781	-9,8%	5.089	-20,6%	4.985	-22,2%	5.021	-21,6%
16 bis 20 J.	4.554	4.385	-3,7%	3.887	-14,6%	3.433	-24,6%	3.381	-25,8%
20 bis 25 J.	5.694	5.601	-1,6%	5.127	-10,0%	4.519	-20,6%	4.055	-28,8%
25 bis 40 J.	17.174	17.743	+3,3%	17.907	+4,3%	17.411	+1,4%	16.071	-6,4%
40 bis 65 J.	41.956	40.349	-3,8%	38.415	-8,4%	36.049	-14,1%	33.743	-19,6%
65 bis 80 J.	15.606	16.314	+4,5%	16.872	+8,1%	19.805	+26,9%	22.315	+43,0%
> 80 J.	5.724	6.497	+13,5%	8.033	+40,3%	7.826	+36,7%	8.306	+45,1%
<b>Insgesamt</b>	<b>105.577</b>	<b>104.571</b>	<b>-1,0%</b>	<b>103.276</b>	<b>-2,2%</b>	<b>101.965</b>	<b>-3,4%</b>	<b>100.507</b>	<b>-4,8%</b>

Prozentuale Angaben gegenüber 2011

Datengrundlage: MORO-Modellrechnung

Die demographischen Veränderungen unterscheiden sich in den verschiedenen Kommunen des Landkreises in ihrer Intensität. Für die Gemeinde Perl wurde sogar ein Einwohnergewinn von 21,5 % vorausberechnet, während für die übrigen Gemeinden und Städte des Landkreises Einwohnerverluste prognostiziert wurden. Abbildung 8 und Tabelle 3 verdeutlichen diesen Sachverhalt.

**Abbildung 8: Prognostizierte Einwohnerentwicklung 2011-2030**



**Tabelle 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung für alle Kommunen 2011-2030**

Kommune	Basisjahr der Modellrechnung		MORO-Modellrechnung 2011-2030		
	Einwohner 2011	Ø-Alter 2011	Einwohner 2030	Veränderung 2011-2030	Ø-Alter 2030
Beckingen	15.691	45,5 Jahre	14.229	-9,3%	50,1 Jahre
Losheim am See	16.222	44,8 Jahre	15.312	-5,6%	49,2 Jahre
Merzig	30.307	44,7 Jahre	28.288	-6,7%	49,6 Jahre
Mettlach	12.397	45,1 Jahre	11.903	-4,0%	48,6 Jahre
Perl	8.069	43,7 Jahre	9.804	+21,5%	45,3 Jahre
Wadern	16.333	45,8 Jahre	14.649	-10,3%	50,4 Jahre
Weiskirchen	6.558	45,5 Jahre	6.322	-3,6%	49,6 Jahre
Landkreis Merzig-Wadern	105.577	45,0 Jahre	100.507	-4,8%	49,2 Jahre

Der demografische Wandel hat für die Rahmenbedingungen des ÖPNV weitreichende Folgen. Mit abnehmenden Bevölkerungszahlen werden Kindergärten/-krippen, Schulen, Geschäfte, Arztpraxen, Kultur- und Freizeitangebote im ländlichen Raum in geringerer Zahl vorhanden sein, sodass immer längere Alltagswege in Kauf genommen werden müssen. Diese Tendenz betrifft alle Landkreisbewohner, sowohl junge als auch alte Menschen, die noch nicht bzw. nicht mehr selbstständig mobil sein können.

### 2.1.3 Motorisierter Individualverkehr

Der Motorisierte Straßenverkehr und mit ihm der Motorisierte Individualverkehr (MIV) haben nach wie vor eine überragende Bedeutung für die Mobilität der Deutschen. Tabelle 4 zeigt den Verkehrsaufwand im Personentransport in Deutschland.

**Tabelle 4: Verkehrsaufwand im Personentransport in Deutschland**

Verkehrsart	2000	2005	2010	2015	Veränderung 2000 bis 2015 in Prozent
	Milliarden Personenkilometer				
Eisenbahn	75,4	76,8	83,9	91,3	+21,1
darunter SPNV	39,2	43,1	47,8	54,4	+38,8
Luftverkehr	42,7	52,6	52,8	61,3	+43,6
Motorisierter Individualverkehr	849,6	875,7	902,4	947,1	+11,5
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	77,3	82,5	78,1	79,5	+2,8
Verkehr insgesamt	1.045,0	1.087,6	1.117,2	1.179,2	+12,8

Quelle: BMVI Verkehr in Zahlen 2016/2017

Zwar haben der Schienenpersonenverkehr und der Luftverkehr in den letzten Jahren deutlich stärker zugelegt, doch der motorisierte Individualverkehr wächst ebenfalls auf hohem Niveau weiterhin stark an.

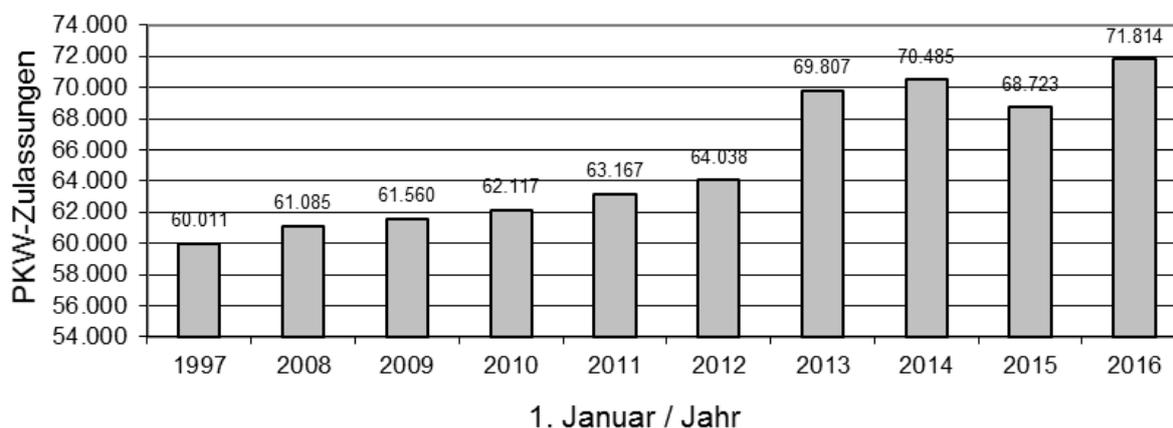
Der ÖPNV bildet im Vergleich eher eine Randerscheinung. Die Verkehrsleistung im MIV übersteigt die im ÖPNV um mehr als das Zehnfache. Besonders deutlich ist diese Diskrepanz im ländlichen Raum. Hier fahren Busse oft nur noch in den Hauptverkehrszeiten (HVZ). Die meiste Zeit des Tages ist das Fahrgastaufkommen im Vergleich zum Aufwand und den Kosten für einen Linienbusverkehr zu gering, so dass dieser aus Kostengründen oft eingeschränkt wird. Als Rückfallebene dient dann das Auto bzw. der motorisierte Individualverkehr.

Eine steigende Pkw-Nutzung zieht je nach Antriebstechnik und Kraftstoffart unterschiedlich große Umweltwirkungen nach sich. Durch das Autofahren werden Treibhausgase und Luftschadstoffe ausgestoßen sowie die Umgebung mit Lärm belastet. Der Bau von Straßen und sonstigen Verkehrsflächen wie Parkplätzen führt zu einem zunehmenden Flächenverbrauch und trägt zur Flächenversiegelung bei. Besonders umweltrelevant ist der starke Zuwachs bei den Dieselfahrzeugen in den letzten Jahren.

### 2.1.3.1 PKW-Bestand

Die Anzahl der zugelassenen Personenkraftwagen im Landkreis Merzig-Wadern ist seit der Jahrtausendwende noch einmal stark angestiegen. Abbildung 9 zeigt die Entwicklung des Pkw-Bestandes auf der Zeitachse.

**Abbildung 9: Entwicklung des PKW-Bestandes im Landkreis Merzig-Wadern**

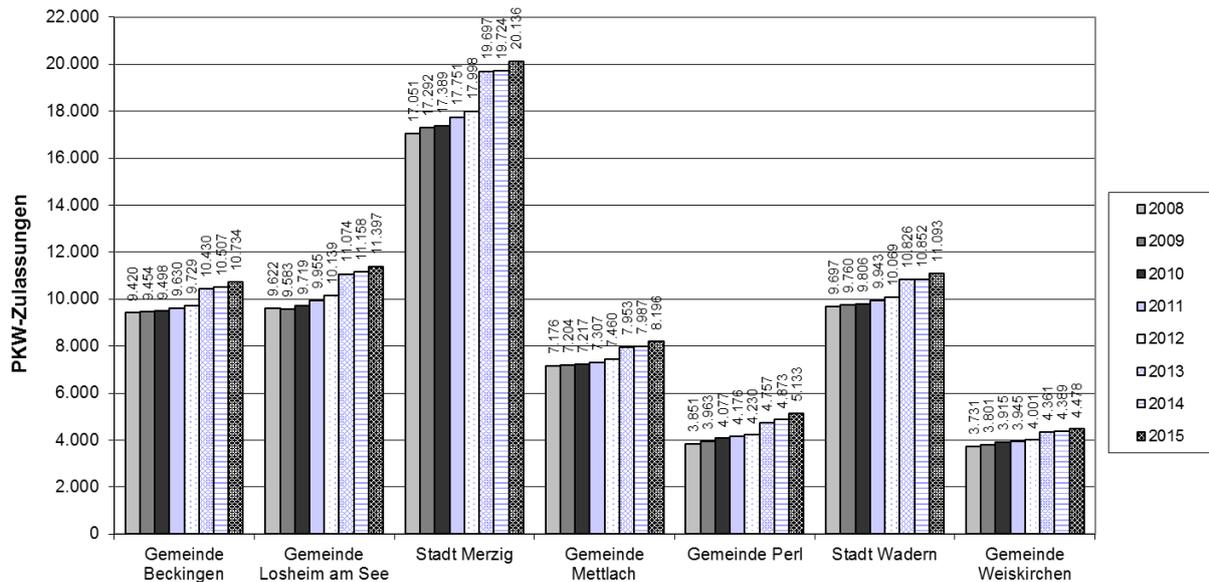


Quelle: VGS, Stand 2016 nach: Landkreis Merzig-Wadern, Straßenverkehrs- und Kreisordnungsbehörde

Wie sich die Situation für die einzelnen Kommunen des Landkreises Merzig-Wadern darstellt fasst Abbildung 10 zusammen.

Durchschnittlich ist der Pkw-Bestand von 2008 bis 2015 um 17% gestiegen. Mit Abstand die meisten Pkw finden sich in der Stadt Merzig. Höhere Zuwachsraten haben allerdings Perl (über 30%), Weiskirchen (20%) und Losheim am See (18%). Vergleichsweise moderat um ca. 13% stieg der Pkw-Bestand in Beckingen, Mettlach und Wadern.

**Abbildung 10: PKW-Bestand im Landkreis Merzig-Wadern (2008-2015, Gemeinde-/Städteebene)**



Quelle: GIB Landkreis Merzig-Wadern, Stand 2015 nach: Landkreis Merzig-Wadern, Straßenverkehrs- und Kreisordnungsbehörde

Aus einem steigenden Pkw-Bestand und einer rückläufigen Bevölkerung resultiert ein überproportional wachsender Motorisierungsgrad.

### 2.1.3.2 Motorisierungsgrad

Der Motorisierungsgrad in Deutschland liegt zurzeit durchschnittlich bei 550 Pkw/1.000 Einwohner und steigt weiter an (nur saisonal betriebene Fahrzeuge sind in dieser Zahl nicht enthalten). Die Einwohner des Saarlandes sind mit 620 Pkw/1.000 Einwohner stärker motorisiert als die Bewohner aller anderen Bundesländer.

Der Motorisierungsgrad im Landkreis Merzig-Wadern erreicht bundesweit den Spitzenwert. Er lag nach Angaben des Statistischen Landesamtes 2016 bei 649 Pkw/1.000 Einwohner. Dabei lagen Losheim am See (675 Pkw/1.000 Einwohner), Beckingen (673 Pkw/1.000 Einwohner), Wadern (668 Pkw/1.000 Einwohner) und Weiskirchen (655 Pkw/1.000 Einwohner) noch einmal über dem Landkreismittel. Am niedrigsten war der Motorisierungsgrad in Perl (583 Pkw/1.000 Einwohner).

Die durchschnittliche Anzahl der PKW je Haushalt beträgt 1,66 Fahrzeuge (Ergebnis der MORO-Umfrage).

Der Pkw-Bestand im Landkreis Merzig-Wadern ist sehr hoch und verursacht deutlich geringere Marktanteile des ÖPNV.

Die hohe Bedeutung des MIV im Landkreis Merzig-Wadern ist auch daraus ersichtlich, dass im Bereich der Kreisstadt Merzig zurzeit das Modellprojekt „Integrierte Kommunikationsplattform für automatisierte Fahrfunktionen“ (iKoPa) – ein innovatives Technologieprojekt der Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlandes – durchgeführt wird.

### 2.1.3.3 Klassifiziertes Straßennetz

Der Landkreis Merzig-Wadern ist im Straßennetz regional und überregional gut erschlossen. Das Rückgrat für den Straßenverkehr bildet das klassifizierte Straßennetz bestehend aus Bundesautobahnen (BAB) und Bundesstraßen (B) sowie den Landesstraßen 1. und 2. Ordnung.

Einzigste Bundesautobahn im Landkreis Merzig-Wadern ist die BAB 8 (Länge ca. 26 km), die überregional Süddeutschland mit den Benelux-Staaten und regional Saarbrücken mit Luxemburg verbindet. Die BAB 8 hat im Landkreis 5 Anschlussstellen (Perl, Perl-Borg, Merzig-Wellingen, Merzig-Schwemlingen und Merzig). Neben ihrer überregionalen Verbindungsfunktion wird die BAB 8 auch vom regionalen MIV genutzt. Für die Erreichbarkeit des Landkreises sind auch die BAB 1 und die BAB 62 wichtig, ohne dass sie den Kreis selbst berühren. Die Verbindung der BAB 8 mit der BAB 620 am Autobahndreieck Saarlouis realisiert den kürzesten und zeitschnellsten Weg vom mittleren und westlichen Landkreis zum Ballungsraum im Saartal und zur Landeshauptstadt Saarbrücken.

5 Bundesstraßen verlaufen durch den Landkreis Merzig Wadern. Sie haben v.a. regionale Verbindungsfunktionen. Im Einzelnen sind es die B 51 (Ballern – Mettlach – Richtung Saarburg/Trier), die B 268 (Saarbrücken/Lebach/Schmelz – Losheim am See – Zerf/Trier), die B 406 (Borg – Potsdamer Platz – Nennig – Remich), die B 407 (Schengen – Perl – Borg – Kirf/Saarburg/Hermeskeil) und die B 419 (Perl – Besch – Nennig – Palzem/Nittel/Konz).

Bundesautobahnen und Bundesstraßen im Landkreis Merzig-Wadern sind hauptsächlich als Nord-Süd-Verbindungen ausgerichtet. Die Ost-West-Verbindungen und die flächige Verkehrsvernetzung erfolgen dagegen eher über Landesstraßen.

### 2.1.3.4 Verkehrsbelastung

Die Angaben zur Verkehrsbelastung basieren auf der Verkehrsmengenkarte 2010 des Landesbetriebes für Straßenbau. Die Werte geben den Durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) an. Die Ergebnisse der turnusgemäßen Zählung 2015 liegen noch nicht vor.

Die Verkehrsbelastung auf der BAB 8 ist für eine Bundesautobahn relativ niedrig. Ausgehend von 25.000 – 27.000 Kfz/Tag im Bereich Merzig sinkt die Belastung bis zur Landesgrenze nach Luxemburg auf 18.677 Kfz/Tag ab.

Auch auf den Bundesstraßen im Dreiländereck (B 406, B 407, B 419) bleiben die Verkehrsmengen vergleichsweise moderat zwischen 2.500 und 8.500 Kfz/Tag. Nur in unmittelbarer Nähe der Grenzübergänge Perl und Nennig steigt der Verkehr auf ca. 10.000 Kfz/Tag. Die B 51 wird im Bereich Besseringen und in Mettlach von bis über 15.000 Kfz/Tag befahren. Richtung Landesgrenze bei Saarhölzbach sinkt der Verkehr auf ca. 4.000 Kfz/Tag ab. Auf der B 268 schwankt die Belastung zwischen 5.000 und 10.000 Kfz/Tag. Die Höchstwerte finden sich bei Nunkirchen und Losheim am See.

Der DTV auf den Landstraßen (L) schwankt zwischen unter 1.000 bis über 25.000 Kfz/Tag. Der Spitzenwert liegt auf der L 173 zwischen Merzig Zentrum und Hilbringen (20.000-25.000 Kfz/Tag). Annähernd 18.000 Kfz/Tag befahren die L 157 in Merzig

Richtung Brotdorf. Werte um 15.000 Kfz/Tag weisen die L 174 in Merzig Richtung Beseringen und die L173 in Hilbringen auf. 13.400 Kfz/Tag befahren die L 157 in Losheim, 11.500 Kfz/Tag sind es auf der L 148 bei Nunkirchen. Alle anderen Zählstellen auf Landstraßen bleiben unter 10.000 Kfz/Tag.

Abgesehen von einigen lokalen Spitzenwerten auf Landesstraßen bewegen sich die Verkehrsbelastungen im Landkreis Merzig-Wadern auf vergleichsweise moderatem Niveau. Insbesondere die Belastungen durch überregionalen Durchgangsverkehr halten sich in Grenzen. In einigen Ortsdurchfahrten (v. a. in Merzig und Losheim) kommt es in der HVZ aber durchaus zu Kapazitätsengpässen. Dennoch funktioniert das Autofahren im Landkreis Merzig-Wadern weitgehend problemarm.

Eine Aussage zur Verträglichkeit des Verkehrsaufkommens für andere Nutzungen lässt sich allein aus der Angabe des DTV nicht präzise folgern. Hier kommt es immer auch auf den Ausbauzustand des jeweiligen Umfeldes und die Verkehrsverteilung an. Bei engen Straßen und gemischter Nutzung kann bereits ein unterdurchschnittliches Verkehrsaufkommen eine nicht mehr verträgliche Verkehrsbelastung bedeuten.

### 2.1.4 Arbeitsplatzstruktur und Pendler

Im Landkreis Merzig-Wadern gab es laut Angaben der Bundesagentur für Arbeit (s. Tabelle 5) zum 30. Juni 2016 insgesamt 33.717 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort, bzw. 29.594 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort. Daraus resultiert ein Auspendlerüberschuss von 4.141 Beschäftigten.

**Tabelle 5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wohn- und Arbeitsort (30.06.2016)**

Gemeinde/Stadt	Wohnort	Arbeitsort	Wohnort = Arbeitsort	Ein-	Aus-	Zahl der Betriebe
				pendler <sup>1)</sup>		
Beckingen	5.487	1.809	748	1.059	4.739	254
Losheim am See	5.855	4.217	1.770	2.445	4.085	383
Merzig	9.665	10.101	3.859	6.237	5.805	793
Mettlach	3.235	4.029	966	3.058	2.269	202
Perl	1.216	1.650	471	1.175	745	185
Wadern	5.948	5.917	2.103	3.813	3.845	380
Weiskirchen	2.311	1.871	539	1.332	1.772	136
<b>Landkreis</b>	<b>33.717</b>	<b>29.594</b>	<b>18.611</b>	<b>10.964</b>	<b>15.105</b>	<b>2.333</b>

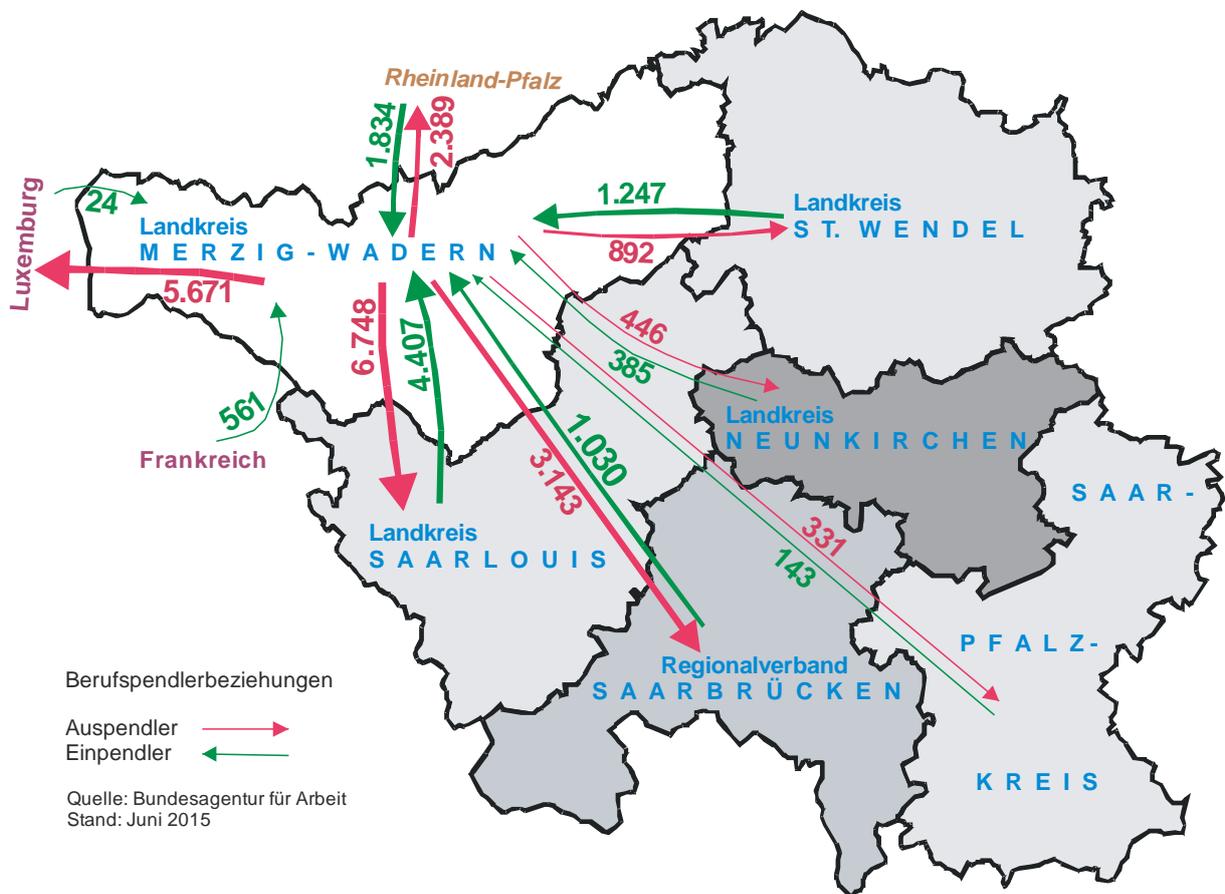
<sup>1)</sup> Regional nicht zuordenbare Fälle sind in den Pendlerangaben nicht enthalten

Die meisten Arbeitsplätze innerhalb des Landkreises Merzig-Wadern befinden sich in der Kreisstadt Merzig. Hier überwiegen die Einpendler gegenüber den Auspendlern (dies trifft auch für Mettlach und Perl zu). Merzig verzeichnet außerdem einen nennenswerten Binnenverkehr: fast 4.000 Berufstätige verbleiben innerhalb der Stadtgrenzen.

Abbildung 11 zeigt die Ein- und Auspendlerbeziehungen des Landkreises Merzig-Wadern. Im Saldo stehen annähernd 10.000 Einpendlern doppelt so viele Auspendler gegenüber.

Die häufigsten Ziele der Berufspendler aus dem Landkreis Merzig-Wadern waren im Juni 2015 der benachbarte Landkreis Saarlouis (6.748 Auspendler), der Regionalverband Saarbrücken (3.143 Auspendler) und das Großherzogtum Luxemburg (September 2015: 5.671 Auspendler). Die wichtigste Herkunft der Einpendler war ebenfalls der Landkreis Saarlouis (4.407 Einpendler). Auch die Berufspendlerbeziehungen mit Rheinland-Pfalz sind, mit 2.389 Auspendlern und 1.834 Personen die im Landkreis Merzig-Wadern arbeiten, von Bedeutung.

**Abbildung 11: Berufspendlerbeziehungen des Landkreises Merzig-Wadern**



Ein auffälliges Ungleichgewicht besteht mit 5.571 Auspendlern und 24 Einpendlern in der Beziehung zum Großherzogtum Luxemburg (s. auch Tabelle 7) aber auch zum Regionalverband Saarbrücken (3.143 Auspendler, 1.030 Einpendler).

Das bedeutendste Ziel der Berufspendler im Landkreis Merzig-Wadern ist die Kreisstadt Merzig. Auch entlang der Achse Merzig-Losheim-Wadern befinden sich viele größere Arbeitgeber. Tabelle 6 listet die größten Arbeitgeber im Landkreis Merzig-Wadern im Jahr 2016. Die Klinik Wadern soll bis Ende 2017 geschlossen werden.

**Tabelle 6: Unternehmen mit über 100 Mitarbeitern im Landkreis Merzig-Wadern**

Unternehmen	Straße	Ort	Beschäftigte
Villeroy & Boch AG Generaldirektion	Saaruferstr. 21	Mettlach	ca. 1.800
Kohlpharma GmbH (inkl. Avie, 7x4 Pharma, Assist)	Im Holzhau 8	Merzig	ca. 1.000
Thyssen Krupp System Engineering	Schloßstraße 22	Wadern-Lockweiler	ca. 990
CQLT SaarGummi Deutschland GmbH & Co. KG	Eisenbahnstr. 24	Wadern-Büschfeld	ca. 1.013
SHG-Klinik Merzig	Trierer Str. 148	Merzig	ca. 710
Land 's End GmbH	In der Langwiese	Mettlach	ca. 520
Globus Handelshof Losheim Dr. Walter Bruch GmbH & Co. KG	Haagstraße 60	Losheim am See	ca. 400
KÜS- Bundesgeschäftsstelle	Zur KÜS 1	Losheim am See	ca. 160
Stadtverwaltung Kreisstadt Merzig	Brauerstr. 5	Merzig	ca. 400
Sparkasse Merzig Wadern*	Schankstraße 7	Merzig	ca. 400
Ruia - Global Fasteners AG	Talstraße 3	Beckingen	ca. 340
Homanit GmbH & Co. KG	Niederlosh. Str. 109	Losheim am See	ca. 300
Gesundheitszentrum Saarschleife	Cloefstr. 1a	Mettlach-Orscholz	ca. 300
Landkreis Merzig-Wadern*	Bahnhofstr. 44	Merzig	ca. 396
HACO CENTER Haas u. Birtel GmbH & Co. KG	Franz-Haas-Str.	Wadern	ca. 160
Stadtverwaltung Wadern*	Am Marktplatz 13	Wadern	ca. 140
Brabant & Lehnert Werkzeug- u. Vorrichtungsbau	Gewerbepark 2	Wadern	ca. 130
Lockweiler Plastik	Walter Nothelfer Str. 2	Wadern	ca. 120
DCS Drahtcord Saar GmbH & Co. KG	Industriegebiet Nord-West	Merzig	ca. 120
Marienhausklinik St. Elisabeth Wadern	Elisabethstr. 1	Wadern	ca. 200
Unimed	Michael Uwer Str.	Noswendel	k. A.

\*= teilweise dezentral

Quelle: GIB Landkreis Merzig-Wadern, 2016

Tabelle 7 analysiert genauer die Pendlerströme aus dem Landkreis Merzig-Wadern nach Luxemburg. Sie zeigt als Zeitreihe von 2009 bis 2016 die in Luxemburg sozialversicherungspflichtigen Arbeitnehmer. Die Berufspendlerzahl aus dem Landkreis Merzig-Wadern nach Luxemburg wächst demnach kontinuierlich weiter.

**Tabelle 7: Sozialversicherungspflichtige Arbeitnehmer in Luxemburg mit Wohnsitz im Landkreis Merzig-Wadern**

Gemeinde/Stadt*	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Beckingen	243	259	262	272	276	282	307	290
Losheim am See	386	404	436	445	438	455	450	460
Merzig	1.270	1.327	1.380	1.446	1.533	1.550	1.599	1.630
Mettlach	1.165	1.181	1.220	1.274	1.302	1.326	1.341	1.370
Perl	1.387	1.438	1.512	1.559	1.600	1.619	1.694	1.730
Wadern	151	157	149	158	164	170	168	170
Weiskirchen	98	105	103	101	112	110	112	110
<b>Summe Landkreis</b>	<b>4.700</b>	<b>4.871</b>	<b>5.062</b>	<b>5.255</b>	<b>5.425</b>	<b>5.512</b>	<b>5.671</b>	<b>5.760</b>

\* Angaben 2009 bis 2015 für Monat September; Angabe 2016 Monat März

Quelle: Inspection générale de la sécurité sociale (IGSS), Luxembourg, Stand: Juni 2017

## 2.1.5 Kinderbetreuung und Schulen

Die Beförderung der „Jüngsten“ bildet im Landkreis das Rückgrat des ÖPNV und ist ein wesentlicher Faktor für dessen Finanzierung. Prognosen im Rahmen des MORO-Projektes zeigen, dass sich die Zahl junger Leute unter 20 Jahren 2011 auf 19.423 Einwohner bezifferte, dies sind 18,4 % der Gesamteinwohner (105.577 EW.). 2030 wird es ca. 16.017 Einwohner unter 20 Jahren geben. Dies sind 15,9 % der Gesamteinwohner (100.507 EW.) Die Zahl der Schüler/Azubis (6-20 Jahre) geht von 14.650 Personen 2011 auf 11.623 Personen im Jahr 2030 zurück. Dies bedeutet einen Rückgang von 3.027 Personen und eine Abnahme von 20,7 % (2011-2030).

Trotz oder gerade wegen der schrumpfenden Nachfrage sollten die jungen Leute nicht als „Zwangskunden“, sondern als Fahrgäste, die es auch in Zukunft zu behalten gilt, behandelt werden. Daraus ergibt sich die Forderung nach einer zufriedenstellenden Verkehrsbedienung, welche im besonderen Maße auch die Belange der Kinder und Jugendlichen berücksichtigt.

### 2.1.5.1 Kleinkinderbetreuung

Für die Betreuung von Kleinkindern außerhalb der Familie stehen im Landkreis Merzig-Wadern über 100 Kinderkrippen und Kindergärten mit insgesamt 4.040 Betreuungsplätze zur Verfügung. Dies verteilen sich auf die Gemeinden im Jahr 2016 wie in Tabelle 8 ersichtlich. Auch für diese Kinder werden schon Transportmöglichkeiten mit dem ÖPNV benötigt.

**Tabelle 8: Kinderkrippen- und Kindergartenplätze im Landkreis Merzig-Wadern**

Gemeinde/Stadt	Kinderkrippen		Kindergärten	
	Anzahl	Anzahl der Plätze	Anzahl	Anzahl der Plätze
Beckingen	7	115	8	463
Losheim am See	7	114	7	488
Merzig	15	215	16	1044
Mettlach	5	91	6	412
Perl	4	87	4	275
Wadern	7	104	8	413
Weiskirchen	5	42	6	177
<b>Landkreis (gesamt)</b>	<b>50</b>	<b>768</b>	<b>55</b>	<b>3.272</b>

Quelle: Landkreis Merzig-Wadern, Kreisjugendamt, Stand: Juni 2016

### 2.1.5.2 Grundschulen

Im Landkreis Merzig-Wadern existieren 20 Grundschulen (GS), welche sich wie nachfolgend aufgeführt auf die Städte und Gemeinden verteilen:

**Tabelle 9: Grundschulen im Landkreis Merzig-Wadern**

Stadt/Gemeinde	Anzahl	Grundschulstandorte
Beckingen	3	Beckingen, Düppenweiler (inkl. ehemalige GS Haustadt und GS Honzrath), Reimsbach (inkl. ehemalige GS Hergarten)
Losheim am See	3	Bachem (inkl. ehemalige GS Britten), Losheim, Wahlen
Merzig	7	Besseringen, Bietzen (priv. Forscherschule), Brotdorf, Hilbringen, Kreuzberg Merzig (inkl. ehemalige GS Bietzen), Schwemlingen (inkl. ehemalige GS Rech), St. Josef Merzig
Mettlach	2	Langwies, Mettlach (inkl. ehemalige GS Saarhölzbach), Orscholz
Perl	1	Perl (inkl. ehemalige GS Besch)
Wadern	3	Lockweiler, Nunkirchen (inkl. ehemalige GS Bardenbach und GS Michelbach), Wadrill (inkl. ehemalige GS Löstertal und GS Steinberg)
Weiskirchen	1	Konfeld (inkl. ehemalige GS Rappweiler und GS Thailen)

Quelle: GIB Landkreis Merzig-Wadern nach: Ministerium für Bildung, Referat D1

Tabelle 9 macht die Schulziele und die notwendigen Fahrwege der Grundschul Kinder deutlich. Durch Zusammenlegungen der Grundschulstandorte erhöhte sich die Anzahl der Fahrkinder (mehr Grundschulverkehr). Außerdem ergaben sich veränderte Fahrtrelationen und längere Schulwege.

### 2.1.5.3 Weiterführende und berufsbildende Schulen

Im Landkreis Merzig-Wadern gibt es 13 weiterführende und berufsbildende Schulen. Diese verteilen sich gemäß Tabelle 10 auf die Kommunen:

**Tabelle 10: Weiterführende und berufsbildende Schulen im Landkreis Merzig-Wadern**

Stadt/Gemeinde	Anzahl	Schule/Schulform/Standort	Schüler SJ 2016/17
Beckingen	1	Friedrich-Bernhard-Karcher-Schule, Erweiterte Realschule und Gemeinschaftsschule Beckingen	307
Losheim am See	1	Peter-Dewes-Gesamt- und Gemeinschaftsschule Losheim am See	839
Merzig	5	Christian-Kretzschmar-Schule, Erweiterte Realschule und Gemeinschaftsschule Merzig	567
		Gymnasium am Stefansberg Merzig	1012
		Peter-Wust Gymnasium Merzig	914
		Technisch-Gewerbliches und Sozial-Pflegerisches BBZ Merzig, Waldstraße und Kaufmännisches BBZ Merzig, Von-Boch-Straße	1421
Mettlach	1	Gesamt- und Gemeinschaftsschule Mettlach-Orscholz	722
Perl	1	Deutsch-Luxemburgisches Schengen-Lyzeum Perl	761
Wadern	3	Graf-Anton-Schule, Erweiterte Realschule und Gemeinschaftsschule Wadern	427
		Hochwald-Gymnasium Wadern	795
		Technisch-Gewerbliches und Sozial-Pflegerisches BBZ Wadern-Nunkirchen	495
Weiskirchen	1	Eichenlaubschule, Erweiterte Realschule und Gemeinschaftsschule Weiskirchen	471
<b>Gesamtschülerzahlen aller weiterführenden und berufsbildenden Schulen</b>			<b>8.731</b>

Quelle: GIB Landkreis Merzig-Wadern, nach den Statistiken der Schulen SJ 2016/2017

### 2.1.5.4 Förderschulen

Im Landkreis Merzig-Wadern existieren 4 Förderschulen mit insgesamt 289 Schülern. Diese verteilen sich auf die einzelnen Standorte wie folgt (Tabelle 11):

**Tabelle 11: Förderschulen im Landkreis Merzig-Wadern**

Stadt/Gemeinde	Anzahl	Schule/Schulform/Standort	Schüler SJ 2016/17
Losheim am See	1	Schule am Kappwald, Förderschule für Lernbehinderte, Im Schnepfenbruch 14, Niederlosheim	40
Merzig	2	Schule auf der Wild, Förderschule Lernen, Ringstr. 3, Brotdorf	137
		Schule zum Broch, Förderschule geistige Entwicklung, Zum Broch 3, Merchingen	53
Wadern	1	Förderschule Noswendel, Am Wegkälchen 1, Noswendel	59
<b>Gesamtschülerzahlen aller Förderschulen Lernen</b>			<b>289</b>

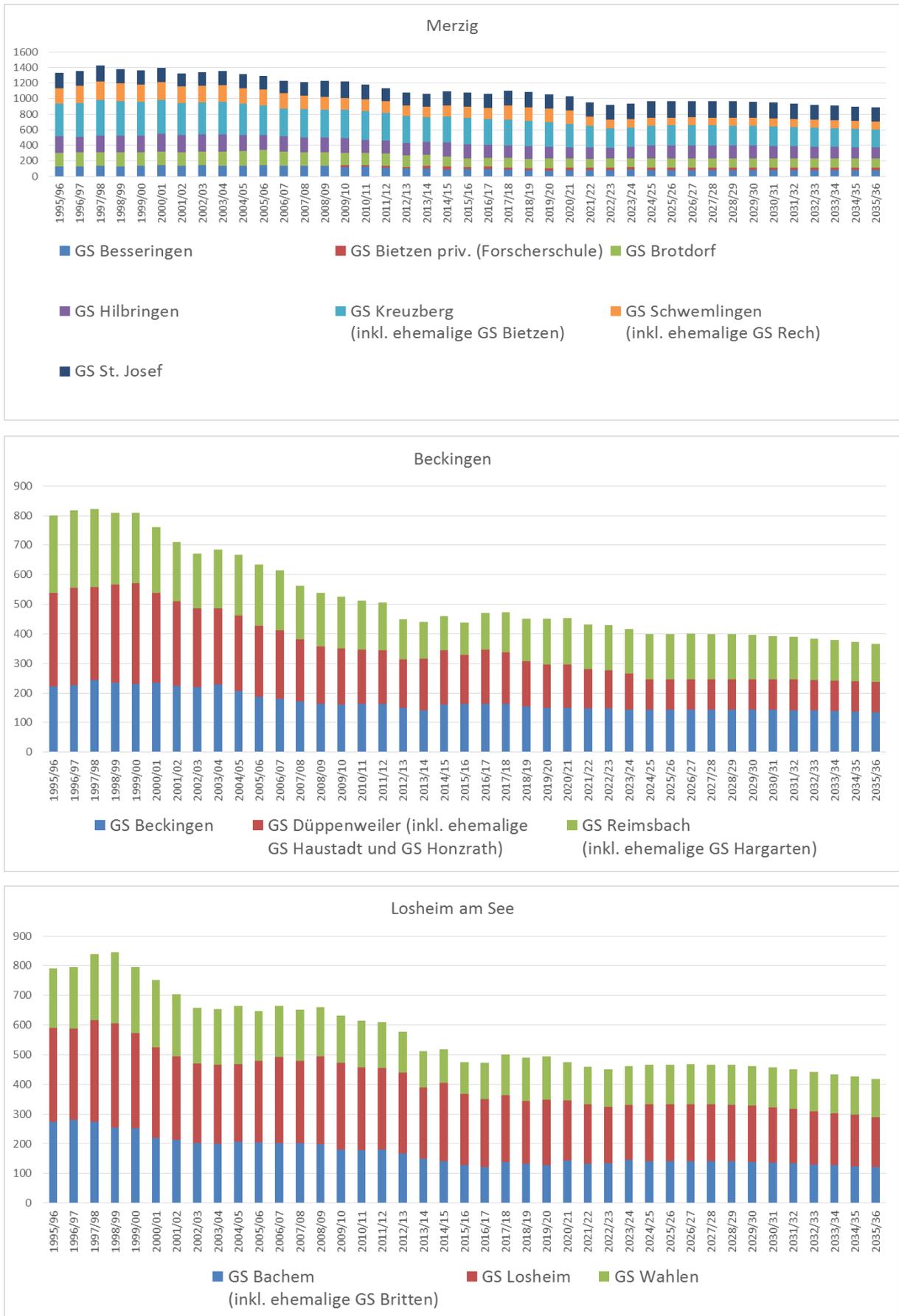
Quelle: GIB Landkreis Merzig-Wadern, nach den Statistiken der Schulen SJ 2016/2017

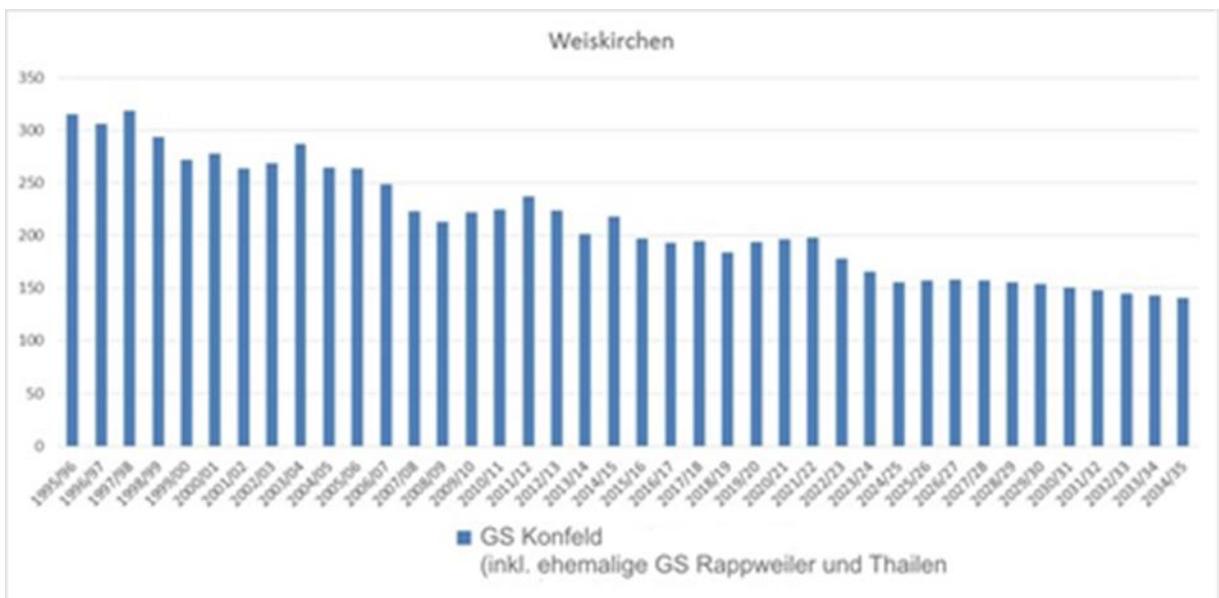
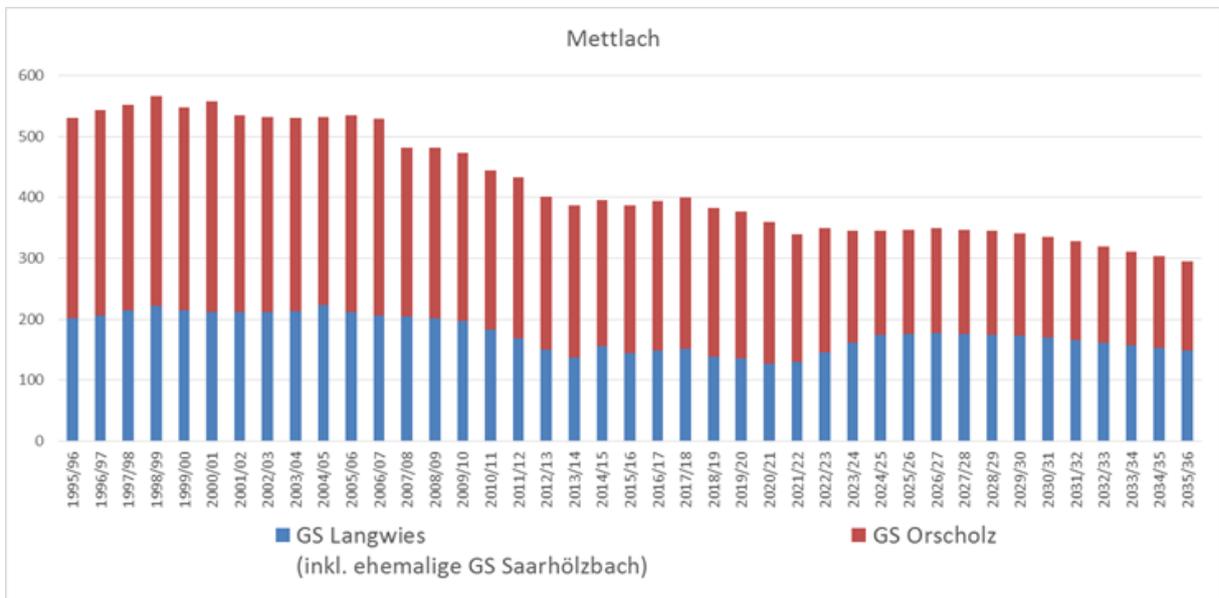
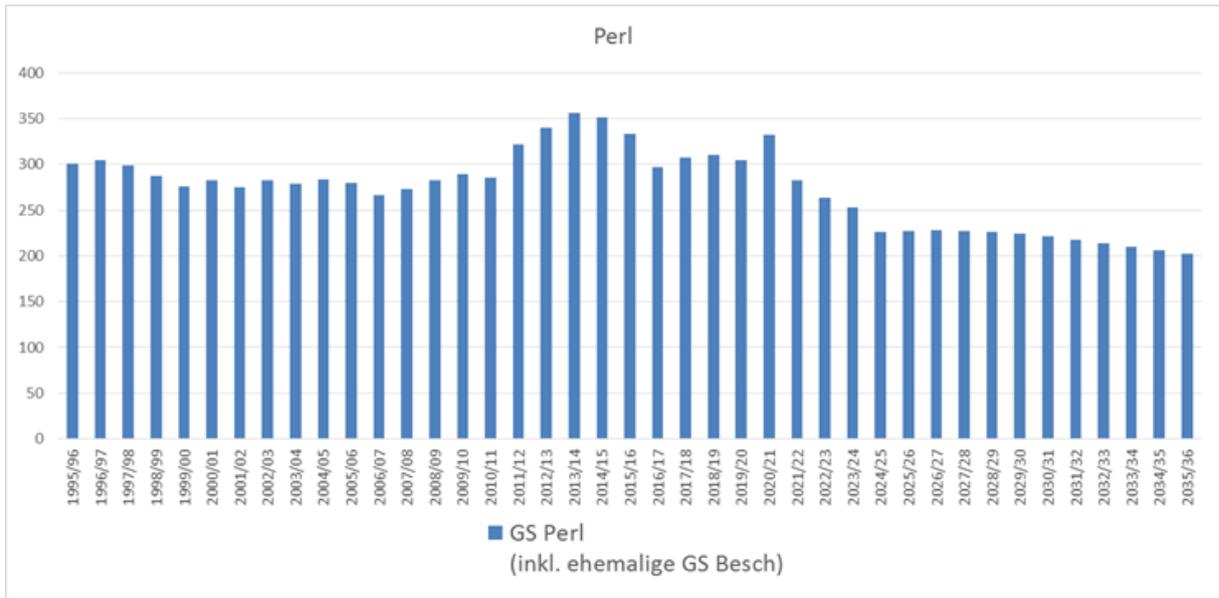
Für die Förderschulen sieht das Schulordnungsgesetz derzeit wenigstens 4 aufsteigende Klassen vor. Prognosen für die Förderschulen Lernen liegen nicht vor. Die Ist-Zahlen der vergangenen Schuljahre sind jedoch weitgehend konstant, so dass davon auszugehen ist, dass alle Schulen in ihrer bisherigen Form vorerst erhalten bleiben.

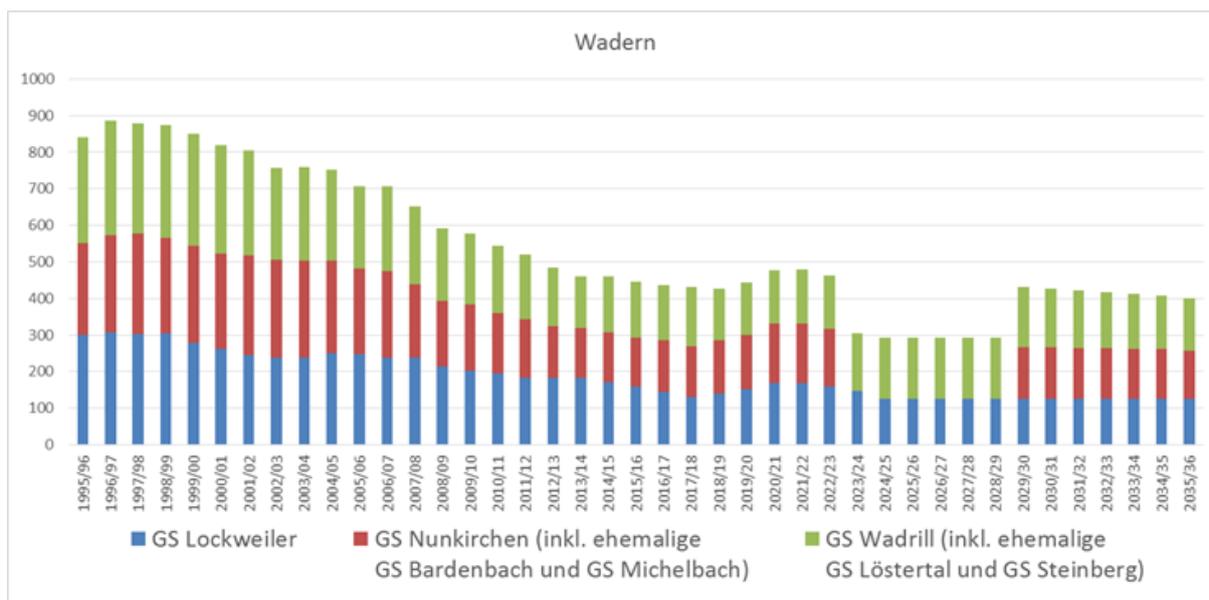
#### 2.1.5.5 Schülerentwicklung an den Grundschulen

Abbildung 12 dokumentiert die Entwicklung der Schülerzahlen an den Grundschulen des Landkreises Merzig-Wadern. Hier wird mit sinkenden Schülerzahlen der Schülerverkehr aufwändiger (Zusammenlegung der Schulstandorte, dadurch mehr Fahrschüler). Allgemein nimmt durch sinkende Schülerzahlen die zeitlich und räumlich gebündelte Nachfrage ab. Durch weniger verkaufte Schülerabokarten gehen die Einnahmen der Verkehrsbetriebe zurück; diese Einbrüche aus dem Schülerverkehr können nicht kompensiert werden. Tarifierungsanpassungen und der Rückgang des ÖPNV-Angebotes in kleineren Ortsteilen sind die wahrscheinliche Folge der sinkenden Schülerzahlen.

**Abbildung 12: Schülerentwicklung in den Städten und Gemeinden des Landkreises Merzig-Wadern (Grundschulen)**







Quelle: GIB Landkreis Merzig-Wadern, 2016

Die saarländische Landesregierung macht für den Erhalt, sowohl einer Gemeinschaftsschule als auch eines Gymnasiums, eine Mindestschülerzahl von 220 in den Klassenstufen 5 bis 9 zur Vorgabe.

Diese Voraussetzungen erfüllen derzeit alle Gemeinschaftsschulen im Landkreis. Laut Prognosezahlen des Ministeriums für Bildung und Kultur wird die Mindestzahl an allen Gemeinschaftsschulen im Landkreis bis zum Jahr 2016/2017 gewährleistet sein. Von einer weiterhin guten Auslastung bis zum Jahr 2025 ist auszugehen. Problematisch könnten in der Zukunft die Standorte Beckingen und Weiskirchen werden.

Laut der Prognose des Ministeriums werden die Schülerzahlen der 3 Gymnasien im Landkreis Merzig-Wadern zwar in den nächsten Jahren weiter sinken, eine Gefährdung der Einhaltung der Mindestschülerzahl in den Klassen 5 bis 9 ist jedoch nicht ersichtlich.

Das Schulordnungsgesetz sieht für Berufsbildungszentren (BBZ) vor, dass ein geordneter Schulbetrieb sichergestellt ist, wenn im Berufsschulzweig jeweils eine Klasse pro Ausbildungsberuf und zugeordneter Stufe (Grundstufe, Fachstufe) vorhanden ist. Weiter müssen für die angebotenen anderen Formen der beruflichen Schulen in der Eingangsklassenstufe wenigstens jeweils 2 Klassen vorhanden sein. Diese Voraussetzungen erfüllen die beiden Berufsbildungszentren im Landkreis Merzig-Wadern derzeit und voraussichtlich auch in den kommenden Jahren. Lediglich der Vollzeit-zweig am BBZ Hochwald ist derzeit nicht voll ausgelastet.

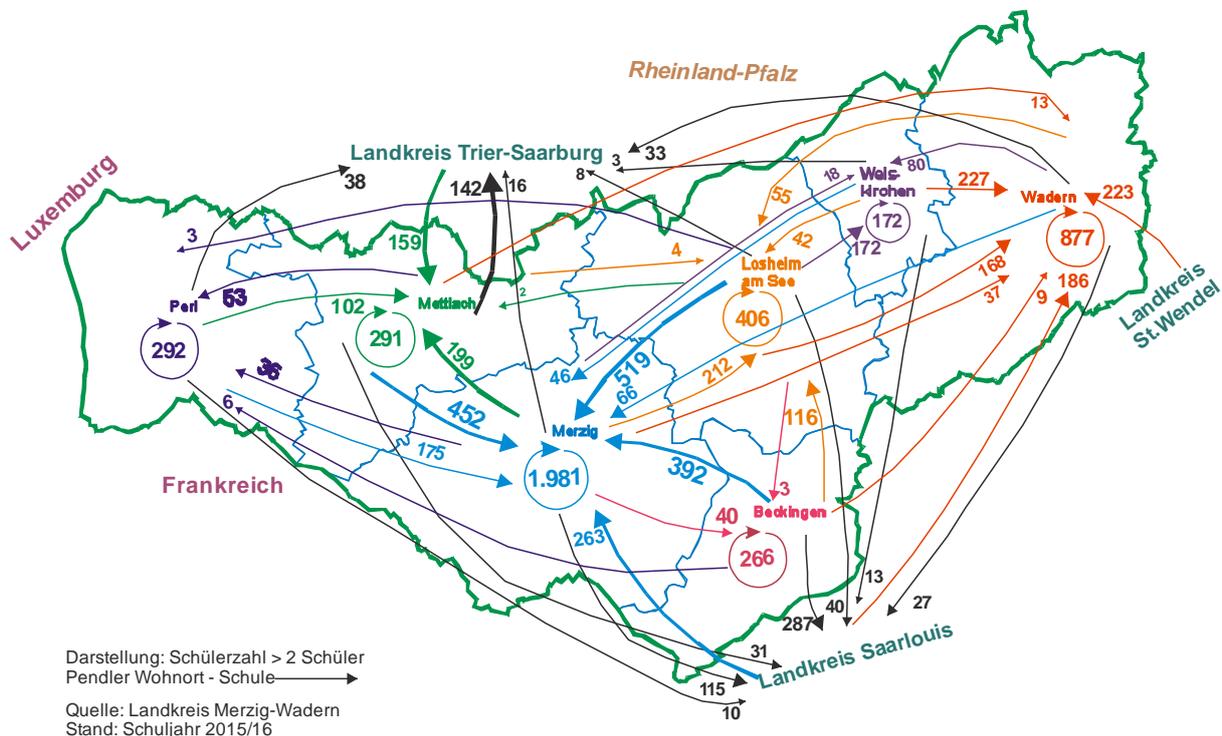
In kleineren Ortschaften und in der Fläche dominiert der Schülerverkehr den ÖPNV. Dieser gilt dort als Rückgrat des ÖV. Mit Rückgang der Schülerzahlen, der freien Schulwahl und spezieller Bildungsangebote ergeben sich gravierende Auswirkungen in den ländlichen Regionen. Abnehmende Schülerzahlen bedeuten sinkende Einnahmen für die Verkehrsunternehmen. Dies hat die Erhöhung der Fahrpreise mit gleichzeitiger Reduzierung des Angebotes (um Kosten zu senken) zur Folge.

Die Zusammenlegung allein nicht mehr überlebensfähiger Schulstandorte führt als Gegenteil zu längeren Schulwegen und steigenden Einnahmen im ÖV.

### 2.1.5.6 Schulwege und Zufriedenheit mit dem Schulbusangebot

Ein Großteil aller Schulwege wird innerhalb der Gemeinden als Binnenverkehr zurückgelegt. In den weiterführenden Schulen (Sekundarstufe I) verschiebt sich dieses Verhältnis zugunsten ein- und ausbrechender Verkehre. Abbildung 13 gibt einen Überblick über die Schülerzahlen und die komplexen Schulwegbeziehungen in der Sekundarstufe I. Insbesondere Merzig und Wadern treten dabei als Schulstandorte mit erheblichem Schülerzufluss hervor. Auffällig ist auch die Schülerorientierung aus Beckingen in den Kreis Saarlouis.

**Abbildung 13: Schülerzahlen und Schulwege im Landkreis Merzig-Wadern (Sekundarstufe I)**

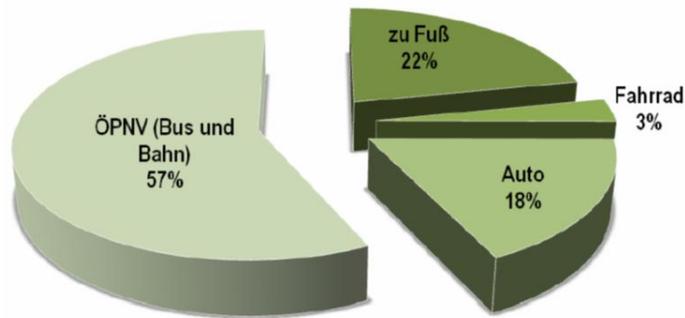


Im Rahmen einer Umfrage im MORO-Projekt „Aktionsprogramm Regionale Daseinsvorsorge“ wurden in einem Fragebogen die Wege zur Schule abgefragt. Die nachfolgenden Abbildungen 14 bis 16 sind einer Publikation der „FIRU – Forschungs- und Informationsgesellschaft für Fach- und Rechtsfragen der Raum- und Umweltplanung mbH“ aus dem Jahr 2013 entnommen.

Die durchschnittliche Fahrt-/Wegezeit für den Schulweg beträgt dabei 20 Minuten.

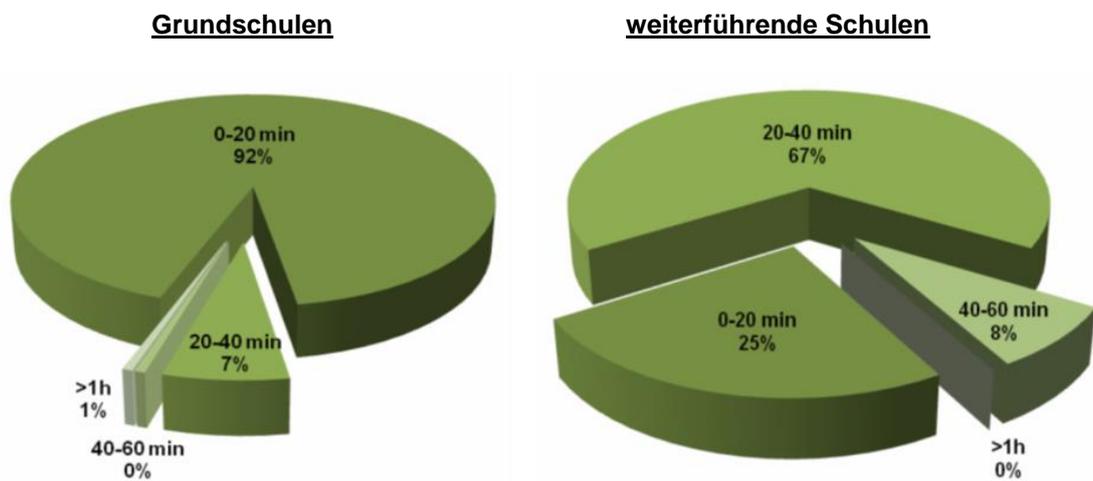
Abbildung 14 gibt den Modal-Split der Schulwege im Landkreis Merzig-Wadern an. Mit 57% bewältigen mehr als die Hälfte der Schüler ihre Wege mit Bus und Bahn. 22% gehen zu Fuß, 18% nutzen das Auto. Das Fahrrad spielt mit 3% kaum eine Rolle.

**Abbildung 14: Schulwegbewältigung im Landkreis Merzig-Wadern**



Auf die Frage nach einer zumutbaren Fahrtdauer zu den jeweiligen Schulstandorten antworteten 92% der Grundschüler mit maximal 20 Minuten (s. Abbildung 15). Schüler der weiterführenden Schulen akzeptieren dagegen Schulwege von bis zu 40 Minuten.

**Abbildung 15: Wege zu den Schulen im Landkreis Merzig-Wadern**

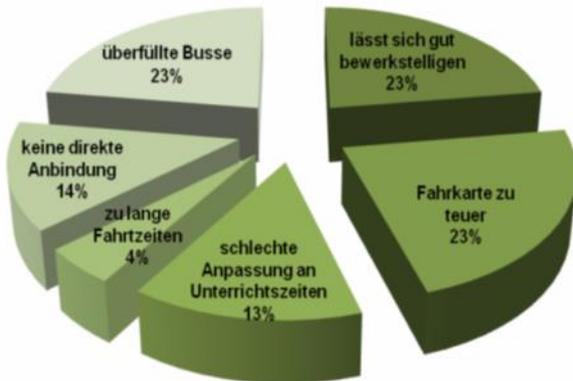


Die Befragung nach der Qualität der Beförderung mit dem ÖPNV zu der aktuellen weiterführenden Schule ergab ein differenziertes Meinungsbild. Abbildung 16 fasst die Ergebnisse zusammen.

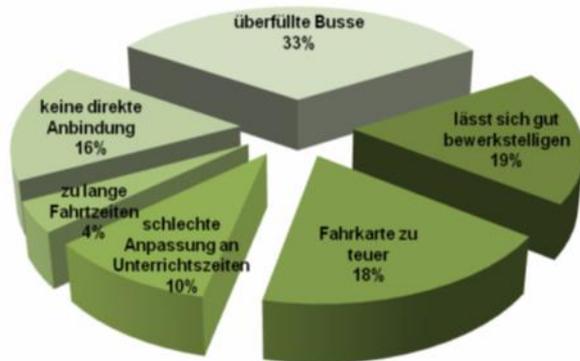
- überfüllte Busse: Angaben zwischen 17-33 %
- keine direkte Anbindung: Antworten zwischen 0-27 %
- zu lange Fahrzeiten: zwischen 0-4 %
- schlechte Anpassung an Unterrichtszeiten: zwischen 0-13 %
- Fahrkarten zu teuer: zwischen 13-42 %
- Fahrweg lässt sich gut bewerkstelligen: zwischen 19-54 %

**Abbildung 16: Zufriedenheit mit den Beförderungsbedingungen zu den Schulen im Landkreis Merzig-Wadern**

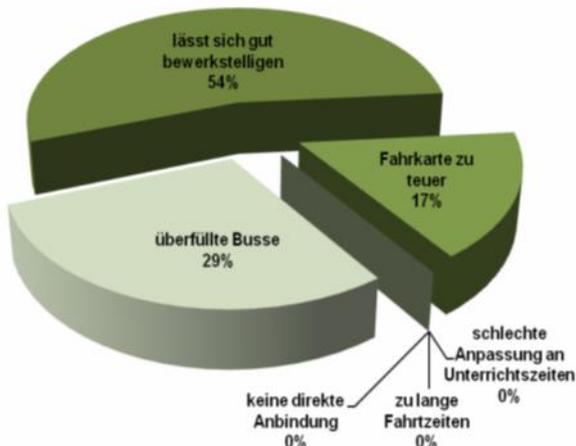
Peter-Wust-Gymnasium



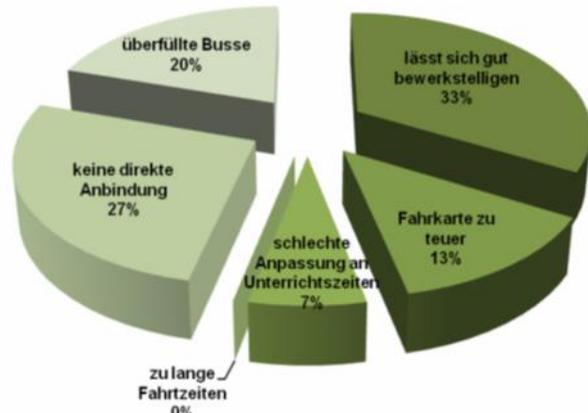
Gymnasium am Stefansberg



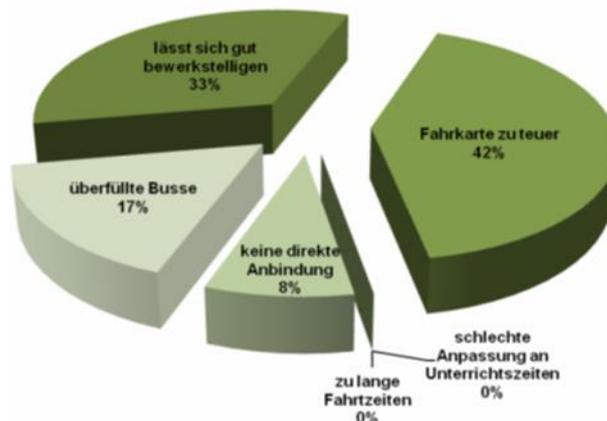
Hochwald-Gymnasium



BBZ Merzig



Schengen-Lyzeum



Wenn die Anbindung mit dem ÖPNV besser wäre, würden 7% der Erziehungsberechtigten eine andere Schule für ihr Kind auswählen. 93% der Befragten würden sich für die jetzige Schule wieder entscheiden. Bei der Schulwahl spielt die Verkehrsanbindung somit meistens nicht die entscheidende Rolle.

## 2.1.6 Mobilitätseingeschränkte/Senioren

### 2.1.6.1 Kliniken und Rehabilitationseinrichtungen

Im Landkreis Merzig-Wadern existieren an sieben Standorten Einrichtungen der stationären und ambulanten Krankenheilung sowie zur Rehabilitation (Reha).

**Tabelle 12: Kliniken und Reha-Einrichtungen im Landkreis Merzig-Wadern**

Stadt / Gemeinde	Name / Träger	Straße	Ort	Anzahl Betten / ambulante Plätze / Mitarbeiter
Merzig	Ambulantes Rehasentrum Kreuzberg	Neustraße 10	66663 Merzig	0 / 200 / 30
	Klinikum Merzig und Saarländische Klinik für forensische Psychiatrie	Trierer Str. 148	66663 Merzig	280 / 30 / 700
Wadern	Marienhauskliniken St. Elisabeth	Elisabethstr. 1	66687 Wadern	Schließung zum 31.12.2017
Weiskirchen	Hochwald-Klinikum	Am Kurzentrum 1	66709 Weiskirchen	400 / 0 / 287
Mettlach	Rehaklinik Saarschleife	Cloefstraße 1a	66693 Mettlach-Orscholz	525 / 15 / 300
	DRK-Klinik für Geriatrie und Reha	Saaruferstr. 10	66693 Mettlach	123 / 9 / 128
Losheim am See	Marienhauskliniken St. Josef	Krankenhausstr. 21	66679 Losheim am See	k. A.

Quelle: Landkreis Merzig-Wadern und Internetseite sowie Selbstauskünfte der Einrichtungen

Von den insgesamt 7 Standorten in Tabelle 12 liegen nur 2 in der Nähe eines gut vertakteten Bus- oder Bahn-Angebotes (Losheim und Mettlach). Die Standorte in Orscholz und Merzig sind zwar günstig an Haltestellen angebunden, jedoch weisen diese v. a. am Wochenende teils erhebliche Lücken in der Anbindung auf. Das Klinikum in Weiskirchen wird lediglich durch drei Busfahrten werktags angebunden (Linie 219) und ist fußläufig sehr weit vom Ortszentrum mit RegioBus-Haltestelle entfernt, sodass dort ein räumlicher und zeitlicher Erschließungsmangel besteht. Der Standort in Wadern entfällt aus der Betrachtung wegen bevorstehender Schließung.

Insofern ist festzuhalten, dass gerade in Bezug auf die beiden Reha-Einrichtungen in Orscholz und Weiskirchen mit mobileren Menschen ein deutlicher Erschließungsmangel besteht. Die beiden Ortschaften insgesamt kommen auf jährliche Übernachtungszahlen von 250.000 bis 300.000. Hierbei dürften aufgrund der Betriebsgröße von fast 1.000 Plätzen (vgl. Tabelle 12) und der langen Aufenthaltsdauer von einem hohen Reha-Anteil und damit von einem hohen Mobilitätsbedürfnis ausgegangen werden.

### 2.1.6.2 Einrichtungen für Behinderte

Im Landkreis Merzig-Wadern existieren 5 Behindertenwohneinrichtungen mit jeweils mehr als 20 Betreuungsplätzen. Erschließungsmängel sind hier insbesondere bei der größten Einrichtung in Schwemlingen (Laurentiushöhe) und in den Losheimer Ortsteilen Scheiden und Bergen festzustellen, da hier keine regelmäßige Busanbindung besteht. Einrichtungen in Bardenbach und Nunkirchen sind mit der in der Nähe verkehrenden RegioBus-Linie R3 zufriedenstellend erschlossen.

Die beiden größten Behindertenwerkstätten des Kreises in Merzig und Nunkirchen sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln in der näheren Umgebung erreichbar. Lediglich eine Zweigstelle in Weierweiler weist Erschließungsmängel auf.

Es ist allerdings in allen Fällen davon auszugehen, dass die Einrichtungen insbesondere für den behindertengerechten Transport der Bewohner selbst sorgen, so dass die Potentialabschätzung für den ÖPNV schwierig ist.

### 2.1.6.3 Senioreneinrichtungen

Im Landkreis Merzig-Wadern gibt es 19 vollstationäre Alten- und Pflegeheime mit insgesamt 1.330 Betten und 5 betreute Wohnformen mit 158 Betten (s. Tabelle 13). Auf die einzelnen Kommunen sind diese folgendermaßen verteilt:

**Tabelle 13: Verteilung der Alten- und Pflegeheime sowie betreuten Wohnformen auf die Kommunen im Landkreis Merzig-Wadern**

Stadt/Gemeinde	Vollstationäre Alten- und Pflegeheime		Betreute Wohnformen	
	Einrichtungen	Betten	Einrichtungen	Betten
Beckingen	4	177	/	/
Losheim am See	3	228	2	35
Merzig	4	416	/	/
Mettlach	2	92	1	96
Perl	2	177	/	/
Wadern	3	200	2	27
Weiskirchen	1	40	/	/
<b>Gesamt</b>	<b>19</b>	<b>1.330</b>	<b>5</b>	<b>158</b>

Quelle: Kreissenjorenbüro Landkreis Merzig-Wadern

Die einzelnen Einrichtungen zur Altenpflege sind in den Tabellen 14 und 15 genannt. Die Daten beruhen auf Angaben der Stabstelle Regionale Daseinsvorsorge (Stand April 2016). Einrichtungen mit mobileren Menschen im betreuten Wohnen sind in Tabelle 14 zusammengefasst.

**Tabelle 14: Betreute Wohnformen im Landkreis Merzig-Wadern  
(mit mobileren Menschen)**

Stadt/Gemeinde	Name / Träger	Straße	Ort	Anzahl Wohnungen
Mettlach	Seniorenresidenz Saarschleife SRS	Alfred-Becker-Str. 1-12	Orscholz	70
Wadern	Wohnpark Octavie Wadern	Uhlandstr. 4	Wadern	23
Losheim am See	Residenz Losheim am See	Zum Stausee 82	Losheim	56
	Wohnstift Myosotis	Saarstr. 24	Britten	28
Perl	Seniorengalerie Moselpark Perl	Auf dem Sabel 16-22	Perl	106

Tabelle 15 listet die Einrichtungen der vollstationären Alten- und Pflegeheime auf. Hierbei sind in den Einrichtungen Laurentiushöhe-Schwemlingen (220 Betten) und Wohnstift Myosotis in Losheim-Britten (84 Betten) mobilere Menschen untergebracht.

**Tabelle 15: Vollstationäre Alten- und Pflegeheime im Landkreis Merzig-Wadern**

Stadt / Gemeinde	Name / Träger	Straße	Ort	Anzahl Betten
Merzig	Seniorenzentrum von Fellenberg-Stift / SHG Kliniken Merzig	Torstr. 28	Merzig	95
	Alten- u. Pflegeheim der AWO / Heinrich-Albertz-Haus	Am Stadtwald 29	Merzig	134
	*Laurentiushöhe-Schwemlingen / Saarländischer Schwesternverband	Haardter Weg 30	Schwemlingen	220
	Alten- und Pflegeheim / Kloster Marienau CTT	Zum Schotzberg 1b	Schwemlingen	72
Wadern	Alten- und Pflegeheim St. Sebastian / CTT	Weiskircher Str.28	Nunkirchen	78
	St. Maria Altenheim Wadern	Johannisstr.27	Wadern	62
	Pflegeheim "Haus Mühlberg" gGmbH	In der Meßbach 3	Krettnich	60
Weiskirchen	AWO-Seniorenzentrum St. Mattheis	In der Perch 3	Weiskirchen	101
Mettlach	DRK Klinik für Geriatrie und Rehabilitation Mettlach	Saaruferstr. 10	Mettlach	41
	SRS-Pflegezentrum Saarschleife GmbH	Alfred-Becker-Str.13	Orscholz	64
Beckingen	Seniorenresidenz St. Marzellus/ Alten- und Pflegeeinrichtung Beckingen GmbH	Karcherstr.3	Beckingen	30
	Altenheim Oppen GmbH	Oppener Str.46	Oppen	19
	Seniorenzentrum Rosenresidenz der AWO	Dillinger Str.8	Beckingen	88
	Seniorenbetreuung "Haus Blandine"	Herrenschwamm 6	Düppenweiler	89

Stadt / Gemeinde	Name / Träger	Straße	Ort	Anzahl Betten
Perl	Seniorengalerie Moselpark Perl	Auf dem Sabel 16	Perl	130
	Alten- und Pflegeheim / St. Franziskus CTT	Franziskusstr. 1	Perl-Besch	72
Losheim am See	Alten- u. Pflegeheim "Haus Weiherberg" GmbH	Weiherberg 56	Losheim	109
	Residenz Losheim am See	Zum Stausee 82	Losheim	44
	Wohnstift Myosotis	Saarstr. 24	Britten	84
	*Haus Vogelschau	Saarstr. 47	Britten	67
	Senioren- und Pflegeheim "Zur Mühle"	Am Mühlenberg 3	66679 Waldhölzbach	41

Von den insgesamt 22 Standorten liegen nur 7 in der Nähe eines Bahnhofes, Busbahnhofes oder an einer RegioBus-Linie mit jeweils täglicher und regelmäßiger Anbindung. Die meisten Standorte liegen zwar in fußläufiger Entfernung zu oder direkt an einer Haltestelle, allerdings ist die Qualität der Anbindung dort oft mäßig (keine Wochenendfahrten, unter der Woche nur einzelne Fahrtmöglichkeiten, z. B. Schwemlingen Laurentiushöhe, AWO-Haus Merzig, Losheim-Britten, Düppenweiler). Die Standorte in Wadern-Krettnich und Perl sind bezüglich ihrer Erreichbarkeit grundsätzlich schlecht einzustufen (Entfernung zur nächsten Haltestelle und geringes Fahrtenangebot).

## 2.1.7 Tourismus

Der Landkreis Merzig-Wadern zeichnet sich durch ein im Landesvergleich starkes touristisches Profil aus.

### 2.1.7.1 Touristische Kennzahlen

Tabelle 16 stellt Eckdaten des Tourismus im Saarland und im Landkreis auf Basis der statistischen Berichte Fremdenverkehr 2011 und 2015 des Statistischen Landesamtes kompakt zusammen. Die Angaben beinhalten angebotene Schlafgelegenheiten, Ankünfte, Übernachtungen und die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste in Beherbergungsbetrieben (einschließlich Campingplätze).

**Tabelle 16: Tourismus im Saarland und im Landkreis Merzig-Wadern (2011 und 2015)**

Land/ Landkreis (ständiger Wohnsitz)	Januar - Dezember 2011					Januar - Dezember 2015				
	Ankünfte		Übernachtungen		Durchschnittliche Aufenthaltsdauer 2)	Ankünfte		Übernachtungen		Durchschnittliche Aufenthaltsdauer 2)
	gesamt	Veränderung gegenüber des Vorjahreszeitraums	gesamt	Veränderung gegenüber des Vorjahreszeitraums		gesamt	Veränderung gegenüber des Vorjahreszeitraums	gesamt	Veränderung gegenüber des Vorjahreszeitraums	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl
<b>Saarland</b>	<b>802.023</b>	<b>6,7</b>	<b>2.330.386</b>	<b>4,6</b>	<b>2,9</b>	<b>983.750</b>	<b>1,7</b>	<b>2.979.537</b>	<b>2,0</b>	<b>3,0</b>
Regionalverband Saarbrücken	287.039	6,3	567.528	7,1	2,0	352.246	1,2	612.931	0,3	1,7
<i>darunter: Landeshauptstadt Saarbrücken</i>	260.192	6,5	481.478	10,1	1,9	315.812	1,6	536.935	0,1	1,7
<b>Landkreis Merzig-Wadern</b>	<b>164.458</b>	<b>9,9</b>	<b>579.217</b>	<b>4,8</b>	<b>3,5</b>	<b>170.587</b>	<b>6,4</b>	<b>597.259</b>	<b>2,8</b>	<b>3,5</b>
<b>Beckingen</b>	<b>1.158</b>	<b>4,4</b>	<b>2.216</b>	<b>2,3</b>	<b>1,9</b>	-	-	-	-	-
<b>Losheim am See</b>	<b>35.502</b>	<b>32,5</b>	<b>81.228</b>	<b>38,2</b>	<b>2,3</b>	<b>36.219</b>	<b>11,2</b>	<b>80.437</b>	<b>13,8</b>	<b>2,2</b>
<b>Merzig, Kreisstadt</b>	<b>17.491</b>	<b>26,9</b>	<b>42.601</b>	<b>20,2</b>	<b>2,4</b>	<b>18.089</b>	<b>1,0</b>	<b>37.268</b>	<b>1,7</b>	<b>2,1</b>
<b>Mettlach</b>	<b>49.922</b>	<b>1,6</b>	<b>211.121</b>	<b>1,2</b>	<b>4,2</b>	<b>50.344</b>	<b>5,9</b>	<b>223.228</b>	<b>0,4</b>	<b>4,4</b>
<b>Perl</b>	<b>26.607</b>	<b>9,7</b>	<b>52.681</b>	<b>7,2</b>	<b>2,0</b>	<b>27.513</b>	<b>10,1</b>	<b>48.826</b>	<b>13,1</b>	<b>1,8</b>
<b>Wadern, Stadt</b>	<b>2.809</b>	<b>8,7</b>	<b>8.093</b>	<b>-7,0</b>	<b>2,9</b>	-	-	-	-	-
<b>Weiskirchen</b>	<b>30.969</b>	<b>-3,4</b>	<b>181.277</b>	<b>-4,5</b>	<b>5,9</b>	<b>34.551</b>	<b>2,9</b>	<b>200.016</b>	<b>0,4</b>	<b>5,8</b>
Landkreis Neunkirchen	39.189	9,0	206.612	1,4	5,3	52.490	17,8	238.439	5,2	4,5
Landkreis Saarlouis	86.587	-5,8	231.645	-6,6	2,7	87.976	-5,7	244.746	6,2	2,8
Saarpfalz-Kreis	114.375	7,8	405.927	7,9	3,5	100.434	-4,7	376.988	-1,7	3,8
Landkreis St. Wendel	110.375	12,8	339.457	7,0	3,1	220.017	2,1	909.174	2,4	4,1

1) Einschließlich Campingplätze

2) Rechnerischer Wert Übernachtungen/Ankünfte pro Person

**Tabelle 17: Tourismus im Landkreis Merzig-Wadern (2013-2015)**

Übernachtungen	2013	2014	2015
<b>Landkreis (gesamt)</b>	<b>478.233</b>	<b>502.063</b>	<b>597.259</b>
Beckingen	k. A.	k. A.	k. A.
Losheim am See	75.958	65.341	80.437
Merzig	37.629	32.729	37.268
Mettlach	160.325	190.283	223.228
Perl	35.197	38.053	48.826
Wadern	k. A.	k. A.	k. A.
Weiskirchen	162.450	168.179	200.016

Quelle: Saarschleifenland-Tourismus GmbH (2013, 2014), Statistisches Amt Saarland, Saarbrücken (2015)

Die Anzahl der Übernachtungen im Landkreis Merzig-Wadern wächst seit Jahren kontinuierlich. In 2016 erreichte sie einen Wert von annähernd 600.000 (s. Tabelle 17).

### 2.1.7.2 Tourismusschwerpunkte

Ein Schwerpunkt im Tourismus des Landkreises Merzig-Wadern liegt im Aktivtourismus (v. a. Wandern und Radfahren). Der Radweg entlang der Saar und der Saar-Hunsrück-Steig mit zahlreichen Traumschleifen bilden hier das Rückgrat.

Einen weiteren Schwerpunkt bildet der Gesundheitstourismus, insbesondere in Orscholz und Weiskirchen (vgl. Kapitel 2.1.6).

Einkaufstourismus ist in Mettlach zu verzeichnen, ergänzend gibt es kulturelle Angebote wie Museen oder Gärten.

Ein neuer Höhepunkt ist seit 2016 der Baumwipfelpfad an der Cloef bei Orscholz, der der bereits touristisch geprägten Saarschleife einen noch deutlicheren überregionalen Freizeitcharakter verleiht. Dieser Publikumsmagnet dürfte saarlandweit einer der wichtigsten im Tourismus sein.

Ebenso sind als touristische Anziehungspunkte der Stausee Losheim mit dem Seegarten sowie die Römische Villa in Perl-Borg zu nennen.

Über die ÖPNV-Achsen mit landesweiter Bedeutung ergibt sich für den Landkreis Merzig-Wadern auch eine gute innere Erschließung der touristischen Ziele und Freizeiteinrichtungen. Die Schienenverbindung Saarbrücken – Trier bindet die Zentren von Merzig (über Bahnhof, Haltepunkt Merzig Mitte) und Mettlach (über Bahnhof) sehr gut an. Außerdem befinden sich weitere Ziele wie Fußballgolf oder Premiumwanderwege unweit gut bedienter Haltepunkte (Beckingen, Fremersdorf, Saarlöcherbach). Die Bahnlinie Nennig – Perl bindet das touristisch attraktive Moseltal an den Großraum Trier an und bietet an Wochenenden einzelne Verbindungen in Richtung Thionville – Metz.

Die RegioBus-Linie R1 verbindet mit Anschluss an die Bahn das Zentrum Merzig mit dem touristischen Schwerpunkt Losheim täglich im Taktverkehr. Dort gibt es montags bis freitags eine zeitlich eingeschränkte Ergänzung durch den Stauseebus 223.

**Tabelle 18: Touristische Sehenswürdigkeiten im Landkreis Merzig-Wadern**

Gemeinde	Ortsteil	Ziel	ÖV-Erreichbarkeit / Freizeitverkehr	
Beckingen	Beckingen	NSG Wolferskopf	gut: über Bahnhof Beckingen	
	Beckingen	Saargarten, Fußballgolf	gut: über Bahnhof Beckingen	
	Düppenweiler	Kupferbergwerk	eingeschränkt: Buslinie von Dillingen	
	Düppenweiler	Erlebnisswelt Littermont	eingeschränkt: Buslinie von Dillingen	
Losheim am See	Losheim	Stausee	gut: RegioBus R1, Saisonbus R100, Stauseebus	
	Losheim	Museumsbahnhof	gut: RegioBus R1, Saisonbus R100	
	Losheim	SeeGarten	gut: RegioBus R1, Saisonbus R100, Stauseebus	
Merzig	Besseringen	B-Werk Besseringen	eingeschränkt: Fußweg von Bf., wenig Busverbindungen am Wochenende	
	Bietzen	Bietzener Heilquelle	gut: über Bahnhof Fremersdorf	
	Hilbringen	Garten der Begegnung	eingeschränkt: Fußweg vom Bf., wenig Busverbindungen am Wochenende	
	Hilbringen	Kletterhafen, Trampolini, das Bad	eingeschränkt: Fußweg vom Bf., Taxilinie	
	Merzig	Museum Fellenbergmühle	gut: RegioBus R1,100, Fußweg zur Bahn	
	Merzig	Schloss Fellenberg	gut: RegioBus R1,100, Fußweg zur Bahn	
	Merzig	Garten der Sinne	eingeschränkt: weiter Fußweg ab Bf.	
	Merzig	St. Peter, Expeditionsmuseum	gut: RegioBus R1,100, Fußweg zur Bahn	
	Merzig	Wolfspark Werner Freund	eingeschränkt: weiter Fußweg, So. keine Busverbindung	
	Wellingen	Steine an der Grenze	mangelhaft: Sa. wenig, So. keine Busverbindung	
	Mettlach	Mettlach	Burg Montclair	eingeschränkt: Fußweg ab Bf. Besseringen
		Mettlach	Keramik-Erlebniszentrum, Park V&B	gut: über Bahnhof Mettlach
Orscholz		Saarschleife, Gesundheitszentrum	mangelhaft: Sa. wenig, So. keine Busverbindung	
Orscholz		Baumwipfelpfad, Cloef, Cloef-Atrium	mangelhaft: Sa. wenig, So. keine Busverbindung	
Perl	Borg	Römische Villa	mangelhaft: Sa. wenig, So. keine Busverbindung	
	Nennig	Römisches Mosaik	eingeschränkt: Bahn von TR, wenig Busverbindungen	
	Perl	Barockgarten	eingeschränkt: Bahn von TR, wenig Busverbindungen	
Wadern	Dagstuhl	Schlosskapelle und Garten	gut: RegioBus R2	
	Oberlöstern	Gallo-röm. Monumental-Grabhügel	mangelhaft: keine Busverbindungen am Wochenende	
	Noswendel	Noswendeler See	gut: RegioBus R3	
	Wadern	Stadtmuseum	gut: über ZOB Wadern	
Weiskirchen	Weiskirchen	Staudengarten, Kurpark, Vitalis	gut: RegioBus R1	
	Weiskirchen	Wild-, Wanderpark, Waldseilgarten	mangelhaft: keine Anbindung, nur über weite Fußwege	

Quelle: Tabelle „Sehenswertes im Saarland“ mit ÖPNV-Erreichbarkeit, Bearbeitung TZS und Saarschleifenland-Tourismus, ÖV-Erreichbarkeit: VGS, Stand: 2017

Zur Verstärkung der RegioBus-Linien und um die Zielgruppe der Radfahrer besser zu erreichen, wird im Nordsaarland seit Jahren ein saisonales Radbusangebot vorgehalten. Seit 2016 zählt hierzu der Radbus R100, der im Auftrag des ZPS betrieben wird. Die R100 verkehrt samstags, sonntags und an Feiertagen mit jeweils 5 Fahrtenpaaren im Zweistundentakt zwischen Merzig und Losheim. Die Fahrtzeiten sind auf die Regionalzüge aus Saarbrücken und Trier abgestimmt.

An Werktagen ermöglichen die SaarLux-Bus-Linien touristische Verkehre in Richtung Moseltal und Luxemburg.

Einen deutlichen Mangel stellt die fehlende Anbindung des Saargaus und des Moseltals an Wochenenden, insbesondere Sonntagen, an die Zentren Mettlach und Merzig mit Verknüpfung an die Schiene dar. Ein signifikanter Mangel ist die fehlende ÖPNV-Anbindung des touristischen Schwerpunktes Orscholz (mit Reha-Klinik, Hotels, Baumwipfelpfad, Saarschleife und Premiumwegen) an Sonn- und Feiertagen.

Da die Anbindung Düppenweilers mit Litermont und Museumsbergwerk fast nur aus dem Landkreis Saarlouis stattfindet und zudem sonntags schwach ist, bestehen auch hier Mängel.

## 2.2 Bestandsaufnahme öffentlicher Verkehr

Der ÖPNV als ganzheitliches Mobilitätsangebot sieht sich ständig wandelnden Anforderungen zur Erfüllung von Verkehrsbedürfnissen ausgesetzt. Um diesen Ansprüchen gerecht zu werden, sind immer wieder geeignete Systemanpassungen zu prüfen und umzusetzen. Der ÖPNV kann seine Stärken ausspielen, wenn viele Personen in kurzer Zeit auf denselben Strecken befördert werden sollen. Eine solche Nachfragebündelung ist im ländlichen Raum aber seltener zu finden. Die Nachfrage ist eher dispers und das Fahrgastaufkommen niedrig. Daher sind traditionelle ÖPNV-Angebote hier oft unzureichend ausgelastet. Alternative Bedienungsformen sind gefragt.

Im Zuge des demografischen Wandels verändern sich auch die qualitativen Anforderungen: Zugänglichkeit, Komfort und Nutzbarkeit für Alltags- und Freizeitwege werden wichtiger. Konkrete Veränderungen durch den demographischen Wandel sind:

- die Zunahme der Mobilität in den hohen Altersklassen; mehr Fahrgäste 60+; Mobilitätsangebote müssen an ein höheres Fahrgastalter angepasst werden;
- die Freizeitwege für Einkauf, Hobby und Sport steigen anteilig; laut Studie der Mobilität in Deutschland sind dies schon ca. 2/3 aller Wege;
- die Freizeitwege werden länger; am Wochenende werden weniger Wege als an Wochentagen zurückgelegt, diese aber mit längeren Strecken;
- die Abnahme der klassischen Arbeitswege/abnehmender Berufsverkehr; die Verkehrsnachfrage wird gleichmäßiger über den Tag verteilt;
- der hohe Anteil an Führerschein- und Autobesitzern; dieser weckt neue Qualitätsansprüche an Mobilitätsangebote, z. B. Bedienung von Tür zu Tür;
- die gesellschaftliche Forderung nach Barrierefreiheit sowie einfachem Systemzugang erfordert individuell angepasste Mobilitätsangebote.

Der öffentliche Personennahverkehr wird im Saarland durch die Unternehmen im saarVV angeboten. Der Verbund sorgt u. a. dafür, dass Fahrgäste die Angebote aller Verkehrsunternehmen mit einem Fahrschein nutzen können. Der Fahrpreis richtet sich nach der Anzahl der Tarifwaben, die durchfahren werden, unabhängig vom Verkehrsunternehmen. Der ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern wird hauptsächlich von örtlichen Busunternehmen sowie einem großen Schienenunternehmen getragen.

### 2.2.1 ÖPNV-Nutzung im Landkreis Merzig-Wadern (MORO-Umfrage)

Mit dem Ziel einer allgemeinen Beschreibung der Mobilität und der Ausarbeitung einer Regionalstrategie wurde in den Jahren 2012 und 2013 im Auftrag des Landkreises Merzig-Wadern die MORO-Studie „Aktionsprogramm Regionale Daseinsvorsorge“ durchgeführt. Neben verschiedenen Aspekten der Infrastruktur (Schulen, Siedlungsflächen u. a.) bildete der ÖPNV einen Themenschwerpunkt.

Am Anfang stand eine qualitative Bedarfsanalyse. Über die amtlichen Mitteilungsblätter der Kommunen wurde Mitte Dezember 2012 jedem Haushalt im Landkreis ein Fragebogen zur Verfügung gestellt.

Die nachfolgende Auswertung wurde von der FIRU - Forschungs- und Informations-Gesellschaft für Fach- und Rechtsfragen der Raum- und Umweltplanung mbH, Kaiserslautern vorgenommen.

Bis zum 18.01.2013 nutzten rund 600 Einwohner (nachfolgend Probanden genannt) des Landkreises (ca. 1% der Gesamtbevölkerung bei 105.241 Einwohnern und 2,4 Personen/Haushalt) die Gelegenheit zu den Themen „Erreichbarkeit und Mobilität“, „Schulen“, „Betreuungsangebot“ sowie „Gesundheit und Pflege“ Stellung zu beziehen. Der Altersdurchschnitt der Probanden lag bei 56 Jahren, wobei 54% der Fragebögen von Frauen und 45% von Männern (1% keine Angaben) ausgefüllt wurden.

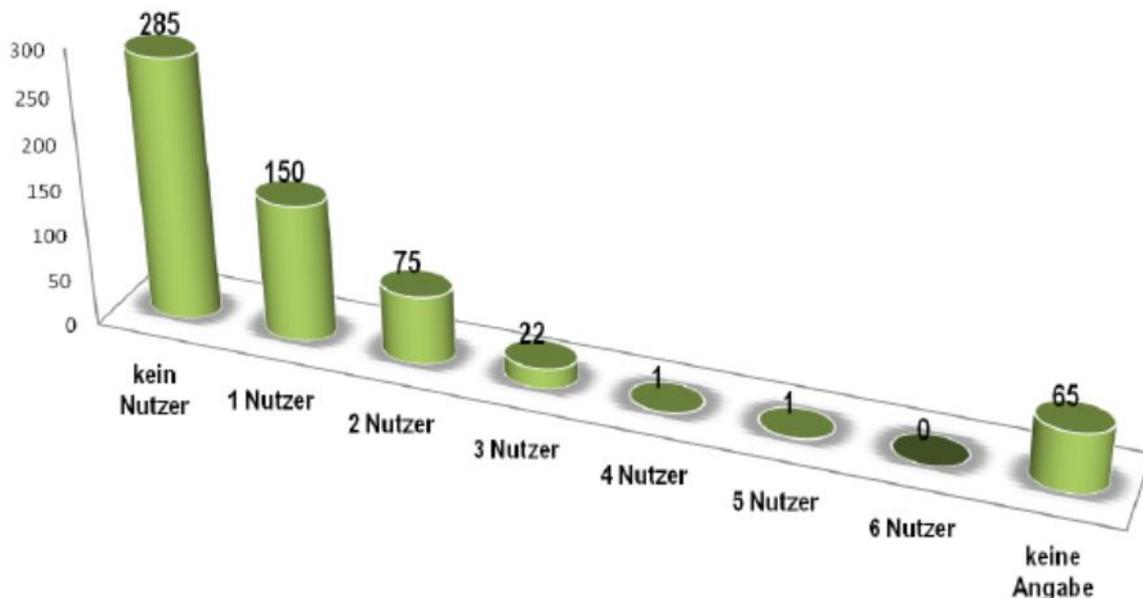
Der Rücklauf der Fragebögen verteilte sich auf die Städte und Gemeinden des Landkreises wie folgt (Einwohnerzahlen: Stand 31. Dezember 2011):

Gemeinde Beckingen:	13%	(15.691 Einwohner)
Gemeinde Losheim am See:	13%	(16.221 Einwohner)
Stadt Merzig:	38%	(30.307 Einwohner)
Gemeinde Mettlach:	13%	(12.393 Einwohner)
Gemeinde Perl:	5%	(8.061 Einwohner)
Stadt Wadern:	14%	(16.333 Einwohner)
Gemeinde Weiskirchen:	4%	(6.556 Einwohner)

Nachfolgend werden die, für den vorliegenden Nahverkehrsplan des Landkreises wichtigen Fragen bezüglich des ÖPNV herausgegriffen („Erreichbarkeit und Mobilität“).

### Abbildung 17: Nutzer des ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern

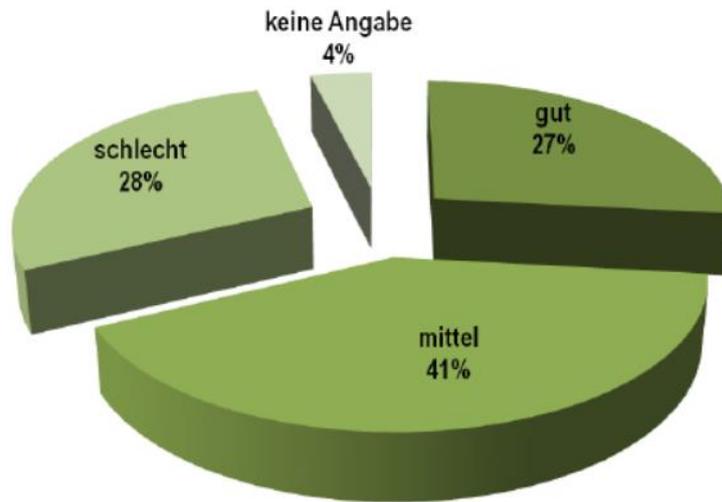
Fragestellung: Wie viele Nutzer des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gibt es in ihrer Familie?



Insgesamt hatten die 600 Probanden 375 ÖPNV-Nutzer in ihren Familien. 150 Teilnehmer hatten einen Nutzer, 75 Befragte 2 Nutzer in ihrer Familie. Fast die Hälfte (285) hatte keinen ÖPNV-Nutzer in ihrer Familie.

**Abbildung 18: Einschätzung der ÖPNV-Anbindung im Landkreis Merzig-Wadern**

Fragestellung: Wie schätzen Sie die Anbindung ihres Wohnortes an den ÖPNV ein?



Die ÖPNV-Anbindung ihres Wohnortes schätzte fast die Hälfte der Probanden als mittel ein. Gute und schlechte Bewertungen hielten sich die Waage. Die Frage nach der ÖPNV-Anbindung des Wohnortes ergab vor allem bei der Betrachtung der 285 „Nicht-Nutzer“ ein interessantes Ergebnis (nicht in der Abbildung): 69 der „Nicht-Nutzer“ halten die ÖPNV-Anbindung ihres Wohnortes für „gut“, 110 schätzen sie mit „mittel“ ein und 93 der „Nicht-Nutzer“ halten die Anbindung für „schlecht“. Ein großer Anteil nutzt den ÖPNV also nicht, obwohl er die Anbindung nicht schlecht einschätzt.

**Abbildung 19: Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung im Landkreis Merzig-Wadern**

Fragestellung: Wie oft nutzen Sie den ÖPNV in der Woche? (Angabe in Fahrten)

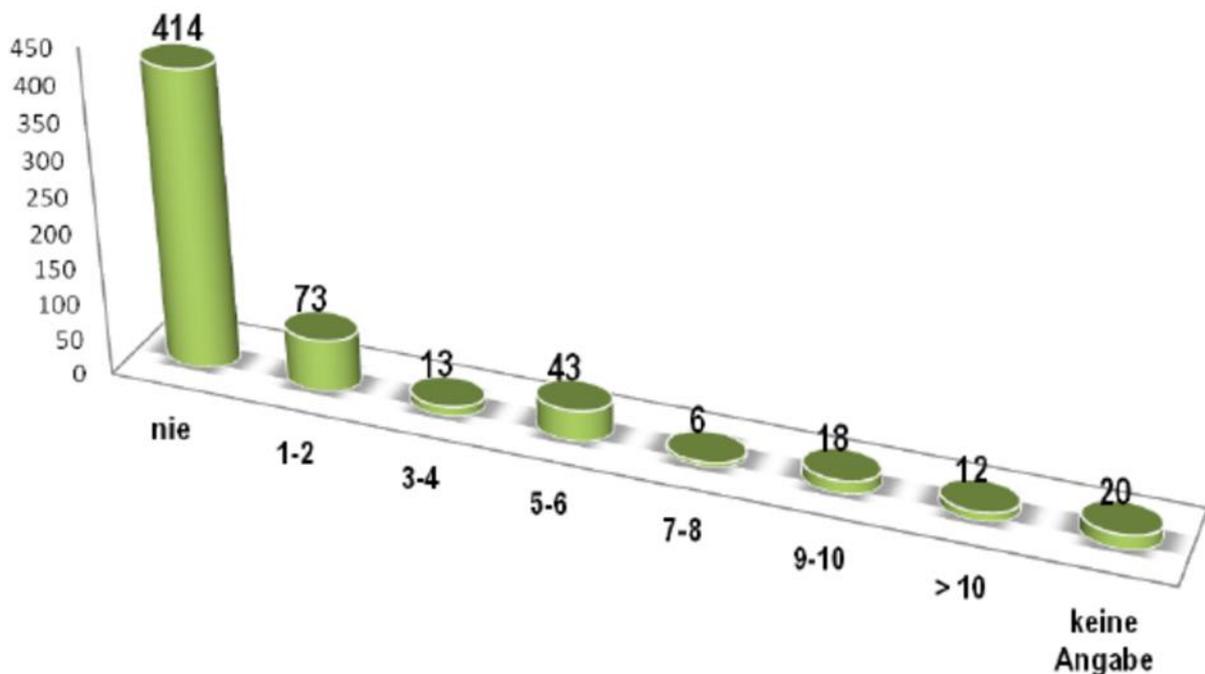
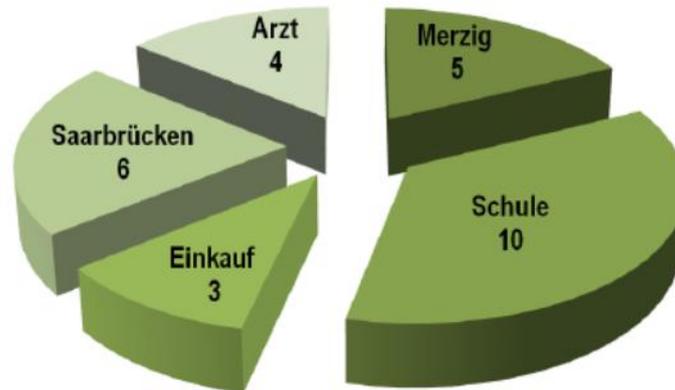


Abbildung 19 zeigt, dass ca. 80 Probanden Stammkunden im ÖPNV sind. Die Zahl der Gelegenheitsnutzer ist ähnlich hoch. Über 2/3 der Probanden nutzen den ÖPNV gar nicht.

### Abbildung 20: Zielorte bei der Nutzung des ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern

Fragestellung: Für welche Ziele und wie oft nutzen Sie (pro Woche im Durchschnitt) den Öffentlichen Personennahverkehr hauptsächlich?



Bei der Frage nach Ziel und Häufigkeit der Nutzung des ÖPNV wurden als Fahrtziel sowohl Orte als auch der Zweck der Fahrt genannt, wobei der Schulverkehr aufgrund Mehrfachzählungen sowohl wegen der Kinderanzahl als auch wegen Hin- und Rückfahrten den höchsten Anteil ausmacht.

### Abbildung 21: Inanspruchnahme von Hilfe im Bereich Mobilität im Landkreis Merzig-Wadern

Fragestellung: Müssen Sie Hilfe von Angehörigen, Nachbarn, Freunden für Fahrdienste / Besorgungen in Anspruch nehmen? Leisten Sie selbst aktiv Unterstützung (z. B. Fahrdienste, Besorgungen, ...) für Angehörige, Nachbarn, Freunde?

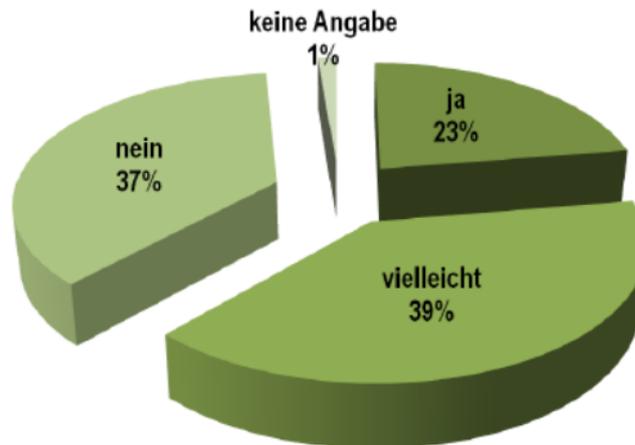


Bei der Auswertung der Frage nach der Unterstützung anderer Personen lässt sich keine Aussage darüber treffen, wer die Unterstützung leistet, da in der Fragestellung

Angehörige, Nachbarn, Freunde zusammengefasst abgefragt wurden. Deutlich wird, dass die Befragten häufiger angeben aktive Unterstützung zu leisten, als Unterstützung in Anspruch zu nehmen.

### Abbildung 22: Auswirkungen der Kosten auf die ÖPNV-Nutzung im Landkreis Merzig-Wadern

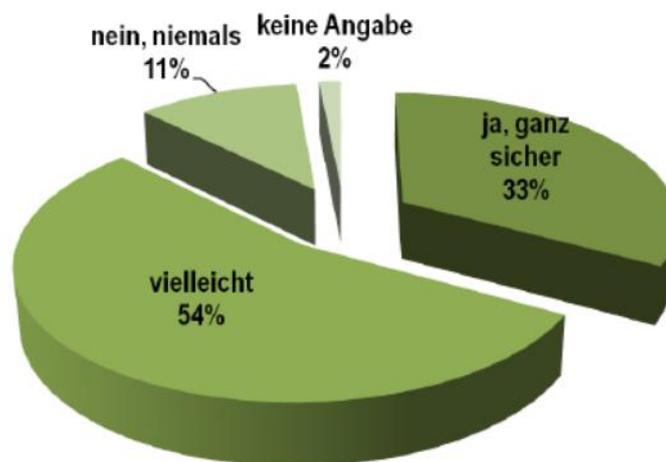
Fragestellung: Würden Sie das momentane ÖPNV-Angebot öfter nutzen, wenn die Fahrpreise billiger wären bzw. spezielle Angebote mit extra Tarifen angeboten würden (z. B. an Markttagen: Marktbus mit ermäßigten Fahrpreisen)?



Nur 23 % der Probanden geben an, dass sie den ÖPNV bei niedrigeren Preisen nutzen würden. Der Fahrpreis kann nach diesen Antworten eher nicht als Zugangshindernis für den ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern gelten.

### Abbildung 23: Bereitschaft zur ÖPNV-Nutzung im Landkreis Merzig-Wadern

Fragestellung: Würden Sie grundsätzlich Bus, Bahn oder alternative Bedienungsformen wie z. B. Anrufsammeltaxi oder Rufbus nutzen, wenn diese Ihren Bedürfnissen besser entsprechen würden?



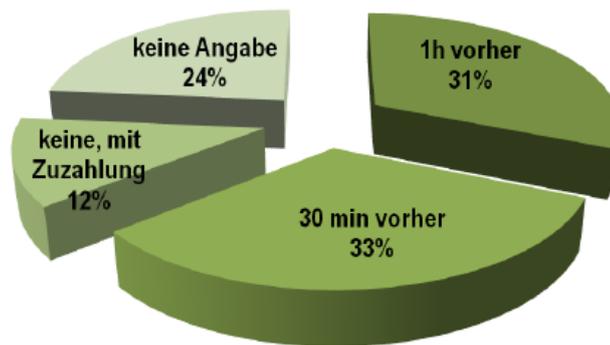
Die Antworten aus Abbildung 23 belegen, dass ein erhebliches Grundpotential für den ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern besteht. Ein Drittel der Probanden ist für einen

Umstieg bei passenden Rahmenbedingungen bereit. Über die Hälfte räumt die Möglichkeit ein.

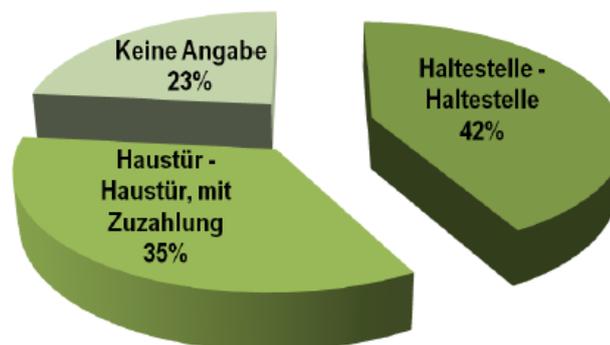
### Abbildung 24: Bedingungen für eine Nutzung alternativer Bedienungsformen im Landkreis Merzig-Wadern

Fragestellung: Unter welchen Bedingungen würden Sie alternative Bedienungsformen wie Anrufsammeltaxi oder Rufbus nutzen?

**Vorbestellung:**



**Bedienung:**



**Abfahrtshäufigkeit:**

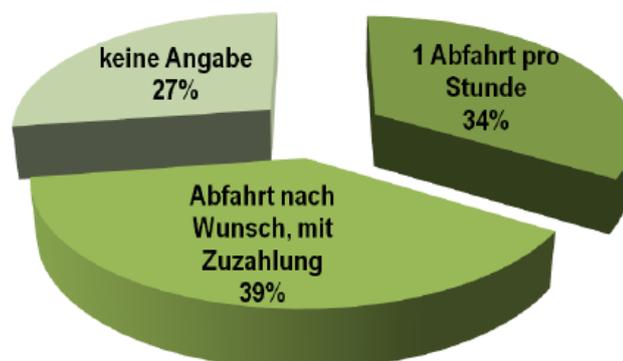
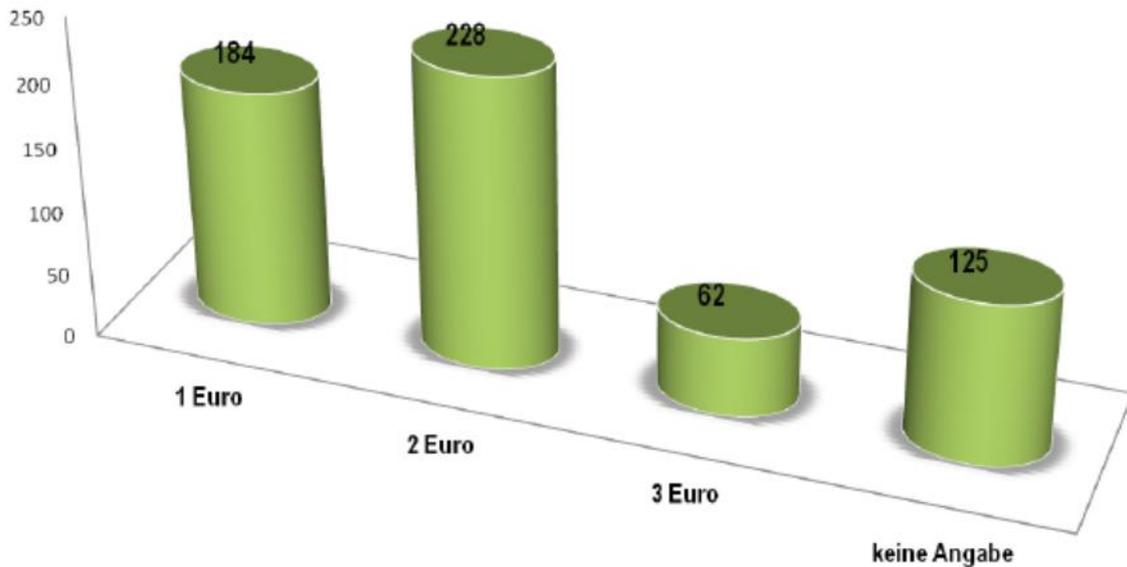


Abbildung 24 gibt eine differenzierte Betrachtung, welchen Gestaltungskriterien bedarfsgesteuerter Bedienungsformen seitens der Probanden Bedeutung beigemessen wird. Vorbestellung bis 60 Minuten wird noch akzeptiert. 30 Minuten werden bevorzugt. Bedienung an der Haustür (mit Zuzahlung) wird ebenso akzeptiert, wie eine Bedienung

an der Haltestelle. Eine Abfahrt pro Stunde aber auch eine Abfahrt nach Wunsch (mit Zuzahlung) wird gleichermaßen akzeptiert.

### Abbildung 25: Bereitschaft zur Zahlung eines Aufpreises für alternative Bedienungsformen im Landkreis Merzig-Wadern

Fragestellung: Welchen Betrag wären Sie bereit, für deutlich mehr Qualität alternativer Bedienungsformen wie Anrufsammeltaxi oder Rufbus zum regulären Bustarif zuzuzahlen?



Bei der Auswertung der Frage nach Zuzahlungen für alternative Bedienungsformen waren erneut die „ÖPNV-Nicht-Nutzer“ interessant (nicht in der Abbildung): 87 gaben an, bereit zu sein zusätzlich 1 € zum regulären Bustarif für mehr ÖPNV-Qualität zu bezahlen; 109 würden 2 € mehr bezahlen und 37 der „Nicht-Nutzer“ wären sogar bereit 3 € mehr zu bezahlen, wenn sich das ÖPNV-Angebot verbessern würde.

Insgesamt ergibt sich aus der MORO-Untersuchung, dass bei der Bevölkerung im Landkreis Merzig-Wadern durchaus die Bereitschaft zu einer häufigeren ÖPNV-Nutzung gegeben ist. Bei entsprechender Angebotsqualität wird auch ein höherer Fahrpreis akzeptiert. Potentiale für eine Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes sind somit vorhanden. Auch die Schulverkehre wurden in der MORO-Umfrage untersucht. Die entsprechenden Ergebnisse befinden sich in Kapitel 2.1.5.

## 2.2.2 Schienenverkehr

Im Landkreis Merzig-Wadern gibt es keine Schienenstrecke und keinen Bahnhof, die/der direkt an den Schienenpersonenfernverkehr angeschlossen ist.

Der Schienenpersonennahverkehr im Bereich von Eisenbahnstrecken (nach AEG) liegt in der Aufgabenträgerschaft des Landes, ist aber für den Landkreis Merzig-Wadern von erheblicher verkehrsstrategischer Bedeutung.

2 Schienenstrecken mit Schienenpersonennahverkehr tangieren den Landkreis:

- die „Saarstrecke“ (Kursbuchstrecke 685) und
- die „Obermoselstrecke“ (Kursbuchstrecke 692).

**Tabelle 19: SPNV-Strecken im Landkreis Merzig-Wadern**

Strecke	Kursbuchnummer	Zuggattung	Takt HVZ
Trier–Merzig–Saarbrücken	685 „Saarstrecke“	RE / RB	30 min
Trier–Perl–Metz	692 „Obermoselstrecke“	(RE) / RB	1 h
Merzig–Losheim-Dellborner Mühle	ehem. 265f	Museumsbahn	ca. 13 Mal im Jahr

Quelle: VGS mbH, 2017

**Die Saarstrecke** durchquert den Landkreis in Nord-Süd-Richtung entlang der Saar und erschließt dabei die Kommunen der zentralen Siedlungsachse 1. Ordnung. Sie führt von Trier/Saarburg über Mettlach, Merzig (Saar) und Beckingen nach Saarlouis/Saarbrücken. Die Strecke bedienen folgende Linien:

- RE 1 Koblenz – Trier – Saarbrücken – Mannheim (SÜWEX)  
19 Fahrtenpaare pro Tag (Halt nur in Merzig und Mettlach)
- RB 70 Merzig – Saarbrücken – Homburg – Kaiserslautern  
13 Fahrtenpaare Mo – Fr (alle Halte)
- RB 71 Trier – Merzig – Saarbrücken – Homburg (Saartal-Bahn)  
24 Fahrtenpaare pro Tag (alle Halte)

Die Saarstrecke bietet eine attraktive und schnelle Verbindung aus dem Raum Merzig in die Landeshauptstadt des Saarlandes (31 Minuten), sowie in die Großstadt Trier (40 Minuten). Alle Züge werden zurzeit von dem Unternehmen DB Regio Mitte betrieben. Tabelle 20 zeigt die Halte und die Fahrgastzahlen im Landkreis Merzig-Wadern.

**Tabelle 20: Halte und Fahrgäste auf der Saarstrecke (2. Halbjahr 2016)**

Mittelwert Fahrgäste pro Tag (Ein- und Ausstiege)				
Station	Mo-Fr (S)	Ferien	Sa	So
Beckingen (Saar)	850	571	393	319
Fremersdorf	143	84	91	77
Merzig (Saar)	2.473	1.892	1.297	1.089
Merzig (Saar) Stadtmitte	702	469	481	337
Besseringen	247	202	204	146
Mettlach	751	669	449	374
Saarlöcherbach	263	120	140	133

Quelle: VGS mbH, 2017

Mit Abstand wichtigster Halt ist der Bahnhof Merzig (Saar). Hier bestehen Anschlüsse zu zahlreichen Buslinien in die Region.

Entlang der Mosel und damit auch entlang der Grenze zum Großherzogtum Luxemburg verläuft die „**Obermoselstrecke**“. Die Kursbuchstrecke 692 erreicht bei weitem nicht die Bedeutung der Saarstrecke. Obwohl auch sie entlang einer Siedlungsachse (2. Ordnung) führt, ist die Fahrgastresonanz gering (s. Tabelle 21). Auf der Strecke bedienen die Linien:

- RE 16 Trier – Perl – Metz (Trier-Lorraine-Express)  
2 Fahrtenpaare nur Samstag und Sonntag (Halt nur in Perl)
- RB 82 Perl – Besch – Nennig – Trier (Moseltalbahn)  
18 Fahrtenpaare am Tag (alle Halte)

**Tabelle 21: Fahrgäste der Obermoselstrecke (2016)**

Mittelwert Fahrgäste pro Tag (Ein- und Ausstiege)				
Station	Mo-Fr (S)	Ferien	Sa	So
Nennig	56	52	52	39
Besch	30	21	19	13
Perl	86	83	89	73

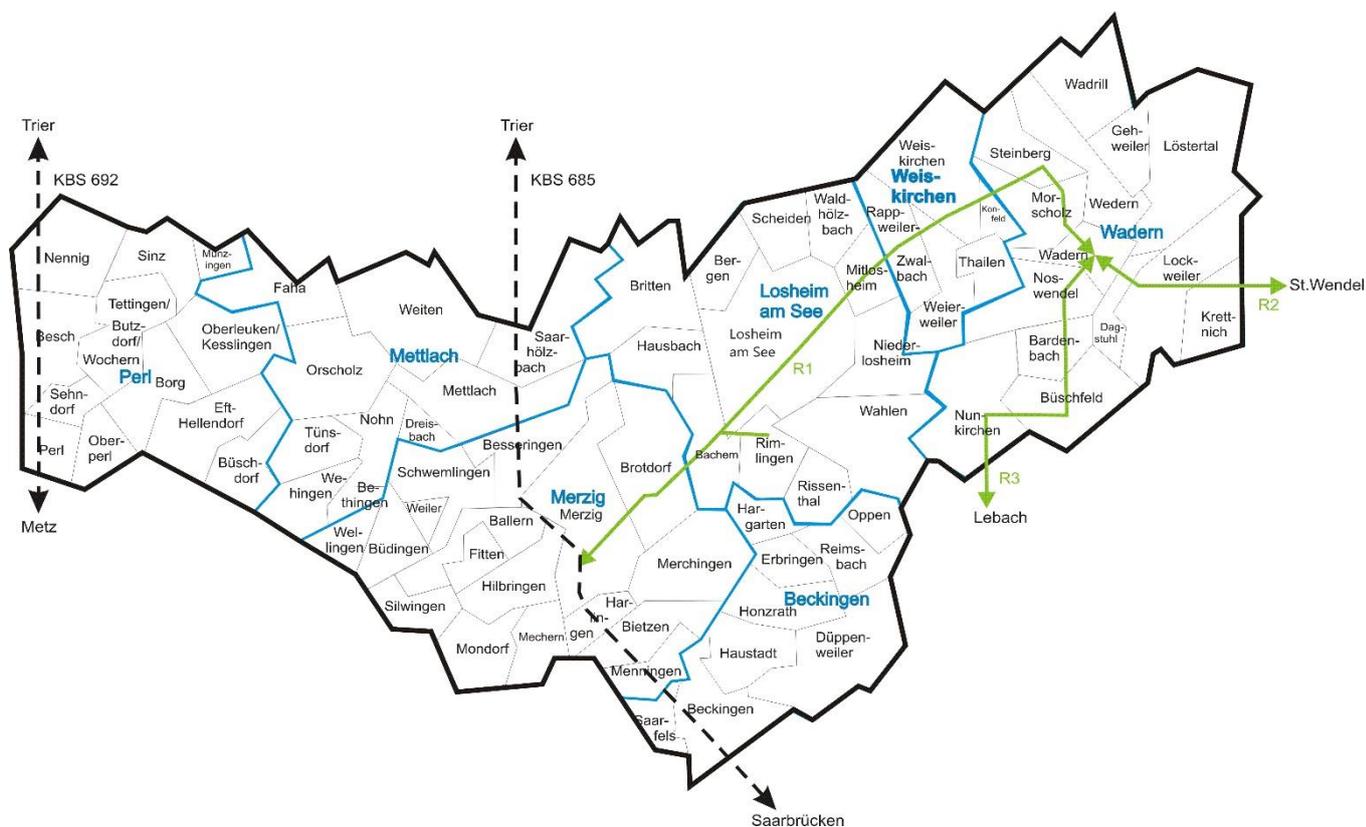
Quelle: VGS mbH, 2017

Neben den beiden in Betrieb befindlichen Schienenstrecken im Landkreis Merzig-Wadern gibt es zwischen Merzig Ost, Losheim und Dellborner Mühle (bei Niederlosheim) eine **Museumsbahn**. Betreiber ist der Museums-Eisenbahn-Club Losheim (MECL) - Eisenbahnfreunde Losheim e. V. Von verschiedenen Seiten wurde in der Vergangenheit eine Reaktivierung der Strecke ins Gespräch gebracht. Mehrfach wurden dazu Gutachten erstellt (s. Kapitel 1.3.3), ohne dass eine Empfehlung zur Reaktivierung der Strecke ausgesprochen werden konnte. In der letzten Untersuchung 2012 wurde geprüft, welche Reisendenpotentiale für 2020 rekrutiert werden könnten, wenn ein regelmäßiger Zugbetrieb für Personenverkehr zwischen Merzig und Losheim aufgenommen würde. Bei dem unterstellten Fahrplan ergänzen sich Bus und Bahn, gleichzeitig kannibalisieren sie sich aber auch. Der Gutachter empfiehlt 2 konzeptionelle Lösungen: Konzept Bahn und Konzept Bus. „Das bestehende (Bus-) Angebot mit seinem Halb-Stunden-Takt ist kaum ausreichend, um die Situation auf der Straße im Untersuchungsgebiet zu entlasten. Mit dem kombinierten ÖPNV/ÖSPV-Angebot im 20-Minuten-Takt wird eine zusätzliche Nachfrage generiert, die vor allem auf die Bahn, zu geringen Anteilen aber auch auf den Bus entfällt. Insgesamt lässt sich die Nachfrage mit der Angebotsverbesserung um zwei Drittel steigern.“ Gleichzeitig entstehen aber dadurch erhebliche Investitions- und Betriebskosten. Die wirtschaftlichen Aspekte dieses Vorschlages werden in dem Gutachten nicht untersucht.

Nachdem die Strecke zwischenzeitlich aus Sicherheitsgründen zu großen Teilen stillgelegt werden musste, sind die Kosten für eine Instandsetzung und Reaktivierung noch weiter gestiegen.

Der lokale Betreiberverein kämpft um eine Aufrechterhaltung des Museumsbetriebes.

**Abbildung 26: Aktive Schienenstrecken und RegioBus-Linien im Landkreis Merzig-Wadern**



Grafik: VGS mbH, 2013

## 2.2.3 Busverkehr

### 2.2.3.1 Internationale Buslinien (SaarLuxBusse)

Die SaarLuxBusse fahren auch im Landkreis Merzig-Wadern im Auftrag und mit Ausgleichszahlungen des Großherzogtums Luxemburg. Die Linien sind nicht nach dem deutschen Personenbeförderungsgesetz sondern nach der europäischen Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 genehmigt. Sie gewährleisten die Erreichbarkeit Luxemburgs für die Berufspendler aus dem Landkreis Merzig-Wadern und aus dem Landkreis Saarlouis. Teilweise haben die Verkehre Schnellbuscharakter. Für die Fläche gibt es auch lokale Lösungen, die es ermöglichen, kleinere Verkehrsströme wirtschaftlich zu bedienen.

Wegen der anhaltenden Probleme des Großherzogtums und vor allem der Stadt Luxemburg mit regelmäßigen Verkehrsstaus und fehlenden Stellplätzen für den ruhenden Verkehr unternimmt das dortige Verkehrsministerium erhebliche Anstrengungen zur Verlagerung von Berufspendlern und Tagestouristen auf den grenzüberschreitenden ÖPNV. Hierzu wird eng mit den zuständigen deutschen Stellen (Kommunen, Landkreise, ZPS, MWAEV) zusammengearbeitet. Der Einsatz zusätzlicher Busse, der Bau von Umsteigeparkplätzen und die Einführung eines sehr preisgünstigen und einfachen Zonentarifes sind nur einige Beispiele der bereits durchgeführten Maßnahmen. Weitere Verbesserungen sind geplant, bzw. in Arbeit.

**Tabelle 22: SaarLuxBus-Liniendaten Landkreis Merzig-Wadern (Stand 2016)**

Linie	Verlauf	VU	Fahrplan-km im Jahr		Anzahl Fahrten/Tag			genehmigt bis ...
			im Land-kreis	gesamte Linie	Mo-Fr	Sa	So/F	
155	Saarlouis/ Merzig -Luxemburg	ORN GmbH / Gebr. Müller GmbH	326.500	640.650	36 (38)	6	0	31.12.2018
156	Perl-Nennig-Luxemburg	ORN GmbH / Gebr. Müller GmbH	8.076	27.865	3	0	0	31.12.2018
157	Weiten-Freudenburg-Saarburg-Wormeldange-Luxemburg	ORN GmbH / Gebr. Müller GmbH	1.442	225.236	5 (20)	0 (6)	0	31.12.2018
158	Orscholz-Mondorf-les Bains-Luxemburg	ORN GmbH / Gebr. Müller GmbH	14.045	49.035	4	0	0	31.12.2018
159	Losheim-Luxemburg	ORN GmbH / Gebr. Müller GmbH	92.297	168.755	11	0	0	31.12.2018
309	Esch/Belval-Frisange-Perl	Autocars Zenners Sàrl Luxemburg	10.000	193.500	20	0	0	07.09.2020
315	Luxemburg-Perl-Nennig	Autocars Zenners Sàrl Luxemburg	50.000	200.000	21	0	0	26.11.2020

Quelle : ORN GmbH, 2016

Anmerkung: Anzahl Fahrten mit Schulfahrten; in Klammern Fahrtanzahl mit Fahrten, die den Landkreis Merzig-Wadern nicht betreffen

### 2.2.3.2 RegioBus-Linien und landesweite Nachtbuslinien

Die RegioBus-Linien, ebenso wie die landesweiten Nachtbuslinien, stehen in der Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes Personennahverkehr Saarland. Beide Linienangebote sind elementare Bestandteile des landesweiten ÖPNV-Netzes im Saarland. In der Hierarchie dieses Netzes stehen sie an erster Stelle des Bussystems gleich unter dem Schienennetz. Der ZPS leistet Ausgleichszahlungen zur Sicherstellung der Verkehrsleistungen.

Die RegioBus-Linien dienen als Ergänzung des Schienennetzes im Saarland und realisieren Lückenschlüsse im Bahnnetz, dort wo Schienenverbindungen nicht wirtschaftlich darstellbar sind. Die Fahrpläne der RegioBus-Linien sind abgestimmt auf die Züge. An den zentralen Umsteigepunkten sind Bus und Schiene (z. B. Bahnhof Merzig) oder Bus und Bus (z. B. Busbahnhof Wadern) durch Anschlüsse verknüpft. So entsteht ein Bus-Schiene-Netz mit integralem Taktfahrplan. Es bestehen Wartezeitregeln, die die

Anschlüsse sichern. Hat eine Linie 2 oder mehr solcher Zwangspunkte, so ist sie in einem engen Fahrplangerüst „gefangen“. Flexibilität und Freiräume sind begrenzt.

Damit es nicht durch Einflüsse sonstiger Linien zu Störungen im landesweiten Bus-Schiene-Netz kommt, stuft das öffentliche Verkehrsinteresse des Saarlandes und des ZPS die RegioBus-Linien hierarchisch über dem regionalen Ergänzungsnetz (Kreislinien) und den lokalen Verkehren ein, selbst wenn diese eigenwirtschaftlich betrieben werden sollten. Bei der wettbewerblichen Vergabe, bei der Überplanung von Linien und bei der Anpassung von Fahrplänen haben die Interessen der RegioBus-Linien Vorrang. Tabelle 23 listet die Kennzahlen der RegioBus-Linien im Landkreis Merzig-Wadern auf.

**Tabelle 23: Kennzahlen der RegioBus-Linien im Landkreis Merzig-Wadern (Stand 2016/2017)**

Linie	Verlauf	VU	Fahrplan-km im Jahr		Fahrten/Tag (2017)			Ø Fahrgäste/Tag (2016)			genehmigt bis...
			Landkreis	gesamte Linie	Mo-Fr	Sa	So/F	Mo-Fr	Sa	So	
R1	Wadern-Losheim-Merzig	Saar-Mobil GmbH	482.949	482.949	65	26	17	1.800	616	346	31.12.2019
R2	St. Wendel-Oberthal-Wadern	Saar-Mobil GmbH	75.455	349.968	33 (55)	27 (28)	11 (12)	956	104	105	31.12.2023
R3	Wadern – Schmelz - Lebach	KVS GmbH	164.760	324.379	41	20	17	894	302	163	31.12.2018
R100	Merzig-Brotdorf-Bachem-Losheim am See	N. Kirsch GmbH	6.006	6.006	0	10	10	k. A.			03.08.2017
					(Saisonbetrieb 2017: von 03.06 bis 03.10.)						

Quelle: VGS mbH, 2017

Anmerkung: Anzahl Fahrten mit Schulfahrten; in Klammern Fahrtanzahl gesamt mit Fahrten, die den Landkreis Merzig-Wadern nicht betreffen

Die Linie R2 ist Bestandteil des Linienbündels 2 im Landkreis St. Wendel. Die Linie R3 ist Bestandteil des Linienbündels 2 des Landkreises Saarlouis. Die Linien R1 und R100 gehören zurzeit zu keinem Linienbündel.

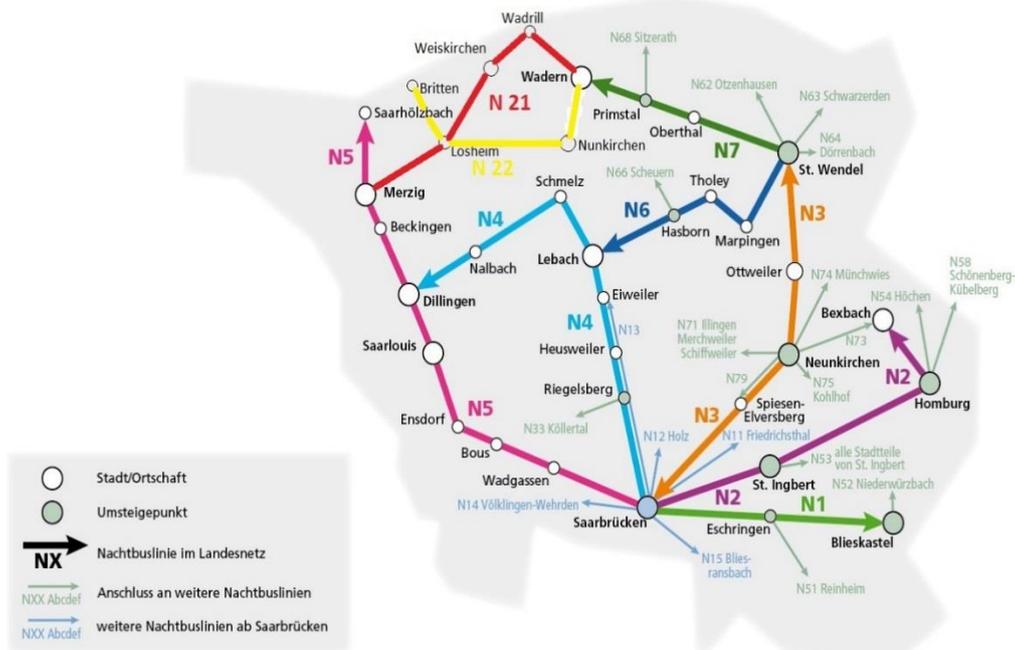


Das Ministerium für Umwelt, Energie und Verkehr des Saarlandes entwickelte in 2010 gemeinsam mit den Aufgabenträgern für den Öffentlichen Personennahverkehr und dem Saarländischen Verkehrsverbund (saarVV) ein **landesweites Nachtverkehrskonzept**.

Im Sinne der Verkehrssicherheit und einer attraktiven Freizeitgestaltung bieten die Nachtbuslinien im saarVV „Nachtschwärmer“ in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und in den Nächten vor Feiertagen zwischen 3:00 Uhr und 5:30 Uhr saarlandweit eine sichere Heimfahrt. 7 Buslinien sind seit dem 8. Januar 2011 saarlandweit im Einsatz:

- N1 Saarbrücken – Blieskastel
- N2 Saarbrücken – Homburg/ Bexbach
- N3 Saarbrücken – St. Wendel – Saarbrücken
- N4 Saarbrücken – Schmelz – Dillingen
- N5 Saarbrücken – Saarhölzbach
- N6 St. Wendel – Lebach
- N7 St. Wendel – Wadern

**Abbildung 27: Saarlandweiter Liniennetzplan der Nachtbusse (N1-N7) ergänzt durch die Nachtbusse N21 und N22 des Landkreises Merzig-Wadern (2017)**



Quelle: VGS mbH, 2017

Für den Landkreis Merzig-Wadern erfüllen die Nachtbuslinien N5 und die N7 die Aufgabe, „Nachtschwärmer“ beispielsweise von Saarbrücken, Saarlouis, Dillingen, Merzig (N5) und St. Wendel (N7) sicher nach Hause zu bringen. Die N5 startet um 4:00 Uhr

am Saarbrücker Rathaus und fährt über Saarlouis und Dillingen im Landkreis Merzig-Wadern die Orte Beckingen, Saarfels, Fremersdorf (Bahnhof), Merzig, Besseringen, Mettlach und Saarlörsbach an (Ankunft: 5.30 Uhr). Die Nachtbuslinie N7 fährt um 4:05 Uhr in St. Wendel ZOB ab und erreicht um 4:59 Uhr den Busbahnhof Wadern. Tabelle 24 enthält wichtige Kennzahlen zu den Linien.

**Tabelle 24: Liniendaten der landesweiten Nachtbus-Linien N5 und N7 (2017)**

Linie	Verlauf	VU	Fahrplan-km im Jahr		Anzahl Fahrten/Tag		genehmigt bis ...
			im Land-kreis	gesamte Linie	Sa	So/F	
N5	Saarbrücken-Saarlouis-Dillingen-Beckingen-Merzig-Mettlach-Saarlörsbach	KVS GmbH	2.633	6.845	1	1	31.12.2020
N7	St. Wendel-Winterbach-Bliesen-Selbach-Primstal-Wadern	Saar-Mobil GmbH	781	3.949	1	1	31.12.2020

Quelle: GIB Landkreis Merzig-Wadern nach: KVS GmbH, Saar-Mobil GmbH

Tabelle 25 zeigt Nutzerzahlen der Nachtbuslinien N5 und N7 seit Projektbeginn. Beide Nachtbuslinien weisen sinkende Fahrgastzahlen auf. Die Linie N5 von Saarbrücken nach Saarlörsbach hat 2016 über 500 Fahrgäste weniger als 2011. Die Nachtbuslinie von St. Wendel nach Wadern (N7) zählt 2015 fast 1.000 Fahrgäste weniger als 2011. Dieser Fahrgastrückgang setzte 2013 (N7), bzw. 2014 (N5) ein.

**Tabelle 25: Nutzerzahlen der landesweiten Nachtbuslinien N5 und N7**

Jahr	N5 (Saarbrücken-Saarlörsbach)		N7 (St. Wendel-Wadern)	
	Fr/Sa	Sa/So/F	Fr/Sa	Sa/So/F
2011	1.338	1.077	1.638	1.415
2012	1.282	1.188	1.487	1.744
2013	1.089	1.442	930	1.989
2014	954	1.233	464	1700
2015	904	1.109	381	1676

Quelle: VGS mbH, 2017

Die landesweiten Nachtbuslinien stehen zwar wie die RegioBus-Linien im öffentlichen Verkehrsinteresse des Saarlandes und des ZPS, ihr Alleinstellungsmerkmal als Nacht-

verkehr bringt es aber mit sich, dass kaum Konfliktpotential zum restlichen ÖPNV besteht. Auch sind – abgesehen von nachgelagerten Abbringerlinien – keine Fahrplanverknüpfungen vorhanden.

### 2.2.3.3 Linien auf Kreisebene

Die Kreislinien liegen in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Merzig-Wadern. Im Rahmen der Daseinsvorsorge ist der Landkreis verpflichtet, seiner Bevölkerung ein ausreichendes ÖV-Angebot für die Erfüllung des Grundbedürfnisses Mobilität sicherzustellen. Der Landkreis ist auch Aufgabenträger für die Linien im Gemeindeverkehr. Diese werden allerdings in der Regel von den Kommunen geplant und finanziert. Tabelle 26 listet die vorhandenen Kreislinien im Landkreis Merzig-Wadern mit ihren Kennzahlen auf.

Die Linien 201-204, 207, 210 und 215 werden jeweils durch Fahrten des AnrufLinien-Taxis (ALiTa) Merzig ergänzt. Das Linienangebot wird durch das ALiTa vor allem am Wochenende und zu nachfrageschwachen Zeiten montags bis freitags aufgewertet. Die alternativen Bedienungsformen im Landkreis Merzig-Wadern werden ausführlich im Kapitel 2.2.4 beschrieben.

**Tabelle 26: Daten der Kreislinien im Landkreis Merzig-Wadern (Stand 2017)**

Linie	Verlauf		VU	Fahrplan-km im Jahr		Anzahl Fahrten/Tag			genehmigt bis ...
				im Landkreis	gesamte Linie	Mo-Fr*	Sa	So/F	
201	Nunkirchen-Oppen-Beckingen/ Merchingen/Merzig-Dillingen-Saarlouis/ Merzig		ORN GmbH	258.142	274.354	100	0	0	31.12.2019
202	Saarlouis-Dillingen-Meningen/ Fremersdorf-Merzig		ORN GmbH	93.988	104.765	36	6	0	31.12.2019
203	Merzig Stadtbus	Gipsberg	ORN GmbH	26.597	26.597	25	2	0	31.12.2019
		Reisberg		54.913	54.913	47	19	0	
204	Wadern-Weiskirchen-Losheim-Merzig		ORN GmbH	183.532	183.532	49	3	0	31.12.2019
207	Merzig-Mettlach-Orscholz-Weiten (-Perl)		ORN GmbH	184.328	184.328	58	4	0	31.12.2019
210	Merzig-Tünsdorf-Perl-Nennig		ORN GmbH	498.478	498.478	103	9	0	31.12.2019
215	Merzig-Mechern-Silwingen-Birigen		N. Kirsch GmbH	65.621	65.621	31	0	0	31.03.2027

Linie	Verlauf	VU	Fahrplan-km im Jahr		Anzahl Fahrten/Tag			genehmigt bis ...
			im Land-kreis	gesamte Linie	Mo-Fr*	Sa	So/F	
216	Wadern-Sitzerath/Hermeskeil	ORN GmbH/ Zarth GmbH/ M. Schirra GmbH	107.730	165.742	56 (61)	0	0	31.12.2019
218	Schulverkehr Weiskirchen-Rappweiler	ORN GmbH	10.287	10.287	5	0	0	31.12.2019
219	Wadern-Weiskirchen	ORN GmbH	19.025	19.025	10	0	0	31.12.2019
221	Wadern Busbahnhof-Wadern Hochwaldgymnasium	Saar-Mobil GmbH	1.210	1.210	4	0	0	31.12.2019
223	Stauseebus Losheim am See	N. Kirsch GmbH	10.080	10.080	10	0	0	31.12.2019
224	Merzig-Bachem-Britten-Losheim	N. Kirsch GmbH	132.418	132.418	33	0	0	14.12.2024
225	Losheim-Wahlen-Nunkirchen (Bardenbach-Wadern)	N. Kirsch GmbH	131.504	131.504	46	0	0	14.12.2024
226	Losheim-Bergen-Waldhölzbach-Losheim	N. Kirsch GmbH	38.764	38.764	13	0	0	14.12.2024
227	Reidelbach-Wadern-Nuhweiler	M. Schirra GmbH	47.410	47.410	28	0	0	30.06.2019
228	Wadern-Vogelsbüsch-Altland	ORN GmbH/ M. Schirra GmbH	8.667	8.667	4	0	0	31.12.2019
232	Losheim (Bf)-Losheim Schulzentrum	Saar Mobil GmbH	114	114	1	0	0	16.12.2019

Quelle: ORN GmbH, RMV GmbH, Nikolaus Kirsch GmbH, KVS GmbH, Saar-Mobil GmbH, VGS mbH

\*Alle Fahrtangaben mit Schulfahrten, die (mindestens entweder in der Schulzeit oder in den Ferien) fünf Tage pro Woche stattfinden

Neben den Kreislinien des Landkreises Merzig-Wadern verkehren auch Kreislinien benachbarter Aufgabenträger im Kreisgebiet. Diese Linien überqueren die Kreisgrenze.

Sie haben ihren verkehrlichen Schwerpunkt im Nachbarkreis, weshalb sie vereinbarungsgemäß dem benachbarten Aufgabenträger zugerechnet werden. Der Landkreis Merzig-Wadern hat grenzüberschreitende Linien zum Landkreis Saarlouis (die Linien 411, 462 und 470 gehören zum Bündel Saarlouis 2; die Linie 424 gehört zum Bündel Saarlouis 1), zum Landkreis St. Wendel (die Linie 617 gehört zum Bündel 3 St. Wendel) und zum Landkreis Trier-Saarburg (Linie 203).

**Tabelle 27: Linien benachbarter Aufgabenträger im Landkreis Merzig-Wadern (Stand 2017)**

Linie	Verlauf	VU	Fahrplan-km im Jahr		Anzahl Fahrten/Tag			genehmigt bis ...
			im Land-kreis	gesamte Linie	Mo-Fr*	Sa	So/F	
203	Trier-Konz-Saarburg-Orscholz	RMV GmbH	17.182	240.500	6	0	0	31.08.2019
411	Saarlouis-Dillingen-Beckingen-Rehlingen-Siersburg-Eimersdorf (-Fremersdorf)	KVS GmbH	nur in der Ortslage Beckingen	147.000	27	0	0	31.12.2018
424	Düppenweiler-Diefflen-Dillingen-Saarlouis	KVS GmbH	nur in der Ortslage Düppenweiler	74.000	30	11	3	31.12.2018
462	Biringen/Niedaltdorf/ Mechern-Beckingen-Dillingen-Saarlouis ZOB Kleiner Markt	KVS GmbH	nur in der Ortslage Beckingen	251.000	3 (65)	0 (8)	0	31.12.2018
470	Wadern-Nunkirchen-Schmelz-Lebach	KVS GmbH	51.800	77.700	20 (22)	0	0	31.12.2018
617	Wadern-Nonnweiler-Sitzerath-Hermeskeil	Saar-Mobil GmbH	6.965	70.013	11 (25)	0	0	31.12.2023

Quelle: KVS GmbH, Saar-Mobil GmbH, VGS mbH, 2017

\*Alle Fahrten mit Schulfahrten, die (mindestens entweder in der Schulzeit oder in den Ferien) fünf Tage pro Woche stattfinden

Anmerkung: in Klammern Fahrtanzahl gesamt mit Fahrten, die den Landkreis Merzig-Wadern nicht betreffen

### 2.2.3.4 Nachtbuslinien des Landkreises Merzig-Wadern

Ziel des Nachtbuskonzeptes ist vor allem die Vermeidung von Unfällen, die durch Alkoholkonsum, Übermüdung oder Selbstüberschätzung verursacht werden. Auch gefährliche Fahrten per Anhalter sollen dadurch verringert werden.

Ende April 2017 starteten zwei über LEADER (EU-Förderprogramm für den ländlichen Raum) geförderte Nachtbuslinien im Landkreis Merzig-Wadern. Diese binden den Hochwald an die Stadt Merzig an, um eine Möglichkeit zu schaffen das nächtliche Freizeitangebot in der Kreisstadt und in den Gemeinden Losheim und Weiskirchen auch ohne Auto nutzen zu können:

N 21 Merzig – Wadern

N 22 Wadern – Britten

Die beiden Linien verkehren entlang einer Hauptroute. Nicht an der Hauptlinie im Fahrplan ausgewiesene Haltestellen müssen bei Abfahrtswunsch unter der Telefonnummer 06861/80-255 bestellt werden. Gefahren wird in den Nächten von Freitag auf Samstag (nur N21), von Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen und an Fastnacht.

Die Europäische Union, das saarländische Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz und der Verein Land zum Leben Merzig-Wadern unterstützen dieses zweijährige Pilotprojekt.



**Tabelle 28: Liniendaten der Kreisnachtbuslinien N21 und N22 (Stand 2017)**

Linie	Verlauf	VU	Fahrplan-km im Jahr	Anzahl Fahrten/Tag		genehmigt bis ...
				Sa	So/F	
N21	Merzig-Losheim-Weiskirchen-Wadrill-Wadern	N. Kirsch GmbH	4.750	1	1	27.01.2019 bzw. 28.04.2019 *
N22	Wadern-Nunkirchen-Losheim-Britten	N. Kirsch GmbH	1.594	0	1	27.01.2019 bzw. 28.04.2019 *

Quelle: GIB Landkreis Merzig-Wadern, 2017

\* Verlängerungsantrag, da Projekt später startete

### 2.2.4 Alternative Bedienungsformen

Die Ausgestaltung des Busverkehrs im Landkreis Merzig-Wadern steht vor besonderen Herausforderungen. Aufgrund der in weiten Teilen des Kreises schwachen Verkehrsnachfrage rücken differenzierte und nachfragegesteuerte Bedienungssysteme stärker in den Blickpunkt. Oft muss hier der klassische Linienverkehr durch flexiblere Angebote ersetzt oder ergänzt werden. Dadurch lassen sich Verkehre aufrechterhalten oder neu aufbauen, die sonst nicht wirtschaftlich betrieben werden könnten. Auf

Initiative einiger Kommunen im Landkreis gibt es bereits mehrere Beispiele alternativer Bedienungsformen wie das Anruf-Sammel-Taxi (AST) in der Gemeinde Losheim am See, das Anruf-Linien-Taxi (ALiTa) der Stadt Merzig und die Marktbusse in der Gemeinde Losheim am See und in der Stadt Wadern.

Die Gemeinde Losheim am See hat den Marktbus im Jahr 2001 eingerichtet. In der Stadt Wadern profitieren die Einwohner seit Ende 2008 von dem dortigen „MaadBus“-Angebot.

Die alternativen Bedienungsformen verfolgen v. a. folgende Ziele:

- Attraktivitätssteigerung der Kernort-Zentren
- Bindung der Kaufkraft in der eigenen Gemeinde/Stadt
- Beitrag zur Versorgung der Bürger
- Bewahrung der Flexibilität und Selbstständigkeit der Bürger
- Erhöhung der Mobilität der ländlichen Bevölkerung
- soziale Kontakte werden ermöglicht und gefördert
- Beitrag zum Umweltschutz

#### **2.2.4.1 Marktbus Losheim am See**

Mit dem Marktbus können die Einwohner von allen Ortsteilen der Gemeinde Losheim am See montags und freitags in den Kernort Losheim, zum Globus-Handelshof und zum Globus Baumarkt fahren. Folgende Marktbus-Routen, die durch eigens eingerichtete Marktfahrten (Linie 222) oder bereits existierende Linien (R1) abgedeckt werden, verkehren in Losheim am See:

Route 1: Rappweiler-Zwalbach-Waldhölzbach-Scheiden-Bergen-Britten-Hausbach-Losheim (Linie 222, Nikolaus Kirsch GmbH):

Hinfahrt: Rappweiler ab: 8:36 Uhr, Rückfahrt: Losheim ab: 11.15 Uhr

Route 2: Rimlingen-Bachem-Losheim (R1, Saar-Mobil GmbH)

Hinfahrt: Rimlingen ab: 8.34 Uhr (R1), Rückfahrt: Losheim ab: 12.05 Uhr (Linie R1)

Route 3: Mitlosheim-Losheim (R1)

Hinfahrt: Mitlosheim ab: 8.32 Uhr, Rückfahrt: Losheim ab: 11.17 Uhr

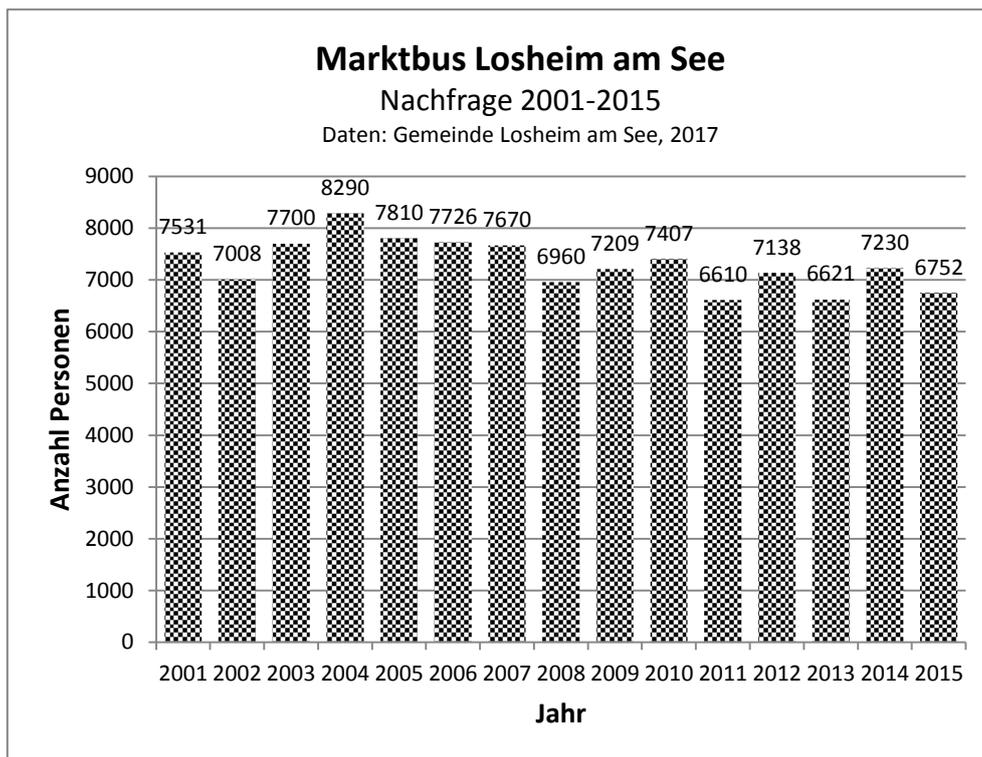
Route 4: Rissenthal-Wahlen-Niederlosheim-Losheim (Linie 222)

Hinfahrt: Rissenthal ab: 8.40 Uhr, Rückfahrt: Losheim ab: 11.00 Uhr

Der Fahrpreis beträgt auf allen, als Marktfahrten ausgewiesenen Routen 0,50 € pro Fahrt. Der Marktbus Losheim wird von der Gemeinde finanziert, welche zusätzlich einige, in Losheim ansässige Sponsoren für dieses Projekt gewinnen konnte.

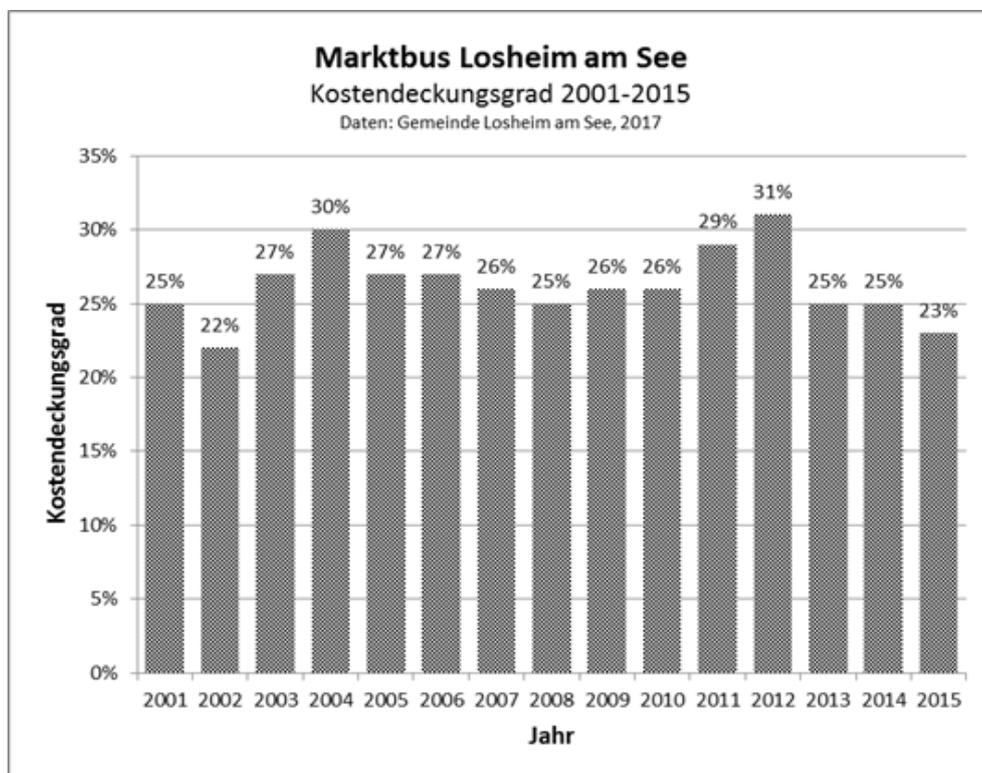
Abbildung 28 zeigt eine annähernd konstante Nachfrage von etwa 7.000 Fahrgästen/Jahr seit der Einführung des Angebotes im Jahr 2001. Der Kostendeckungsgrad im gleichen Zeitraum bewegte sich zwischen 22 und 31% (s. Abbildung 29).

**Abbildung 28: Nachfrage des Losheimer Marktbusse (2001-2015)**



Quelle: Gemeinde Losheim am See, 2017

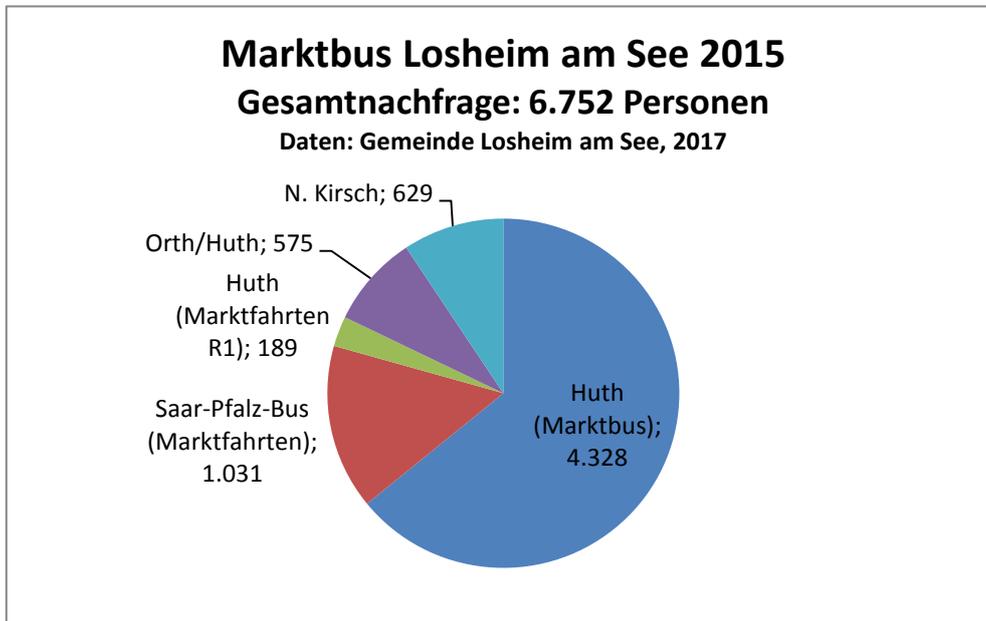
**Abbildung 29: Kostendeckungsgrad des Losheimer Marktbusse (2001-2015)**



Quelle: Gemeinde Losheim am See, 2017

Für das Jahr 2015 wurde eine Gesamtnachfrage von 6.752 Nutzern ermittelt. Die nachstehende Grafik zeigt die Aufteilung auf die Verkehrsunternehmen bzw. verschiedenen Buslinien auf.

**Abbildung 30: Gesamtnachfrage des Marktbusse Losheim am See (2015)**



Quelle: Gemeinde Losheim am See, 2017

### 2.2.4.2 Marktbus Wadern



Mit dem Marktbus („MaadBus“) der Stadt Wadern kann von jedem Stadtteil aus für 1 € pro Fahrt jeden Mittwoch und Freitag morgens die Stadt erreicht werden. Mittags wird eine Rückfahrt angeboten.

Die „MaadBus-Linien“ sind eine Kombination aus Fahrten auf bestehenden und zusätzlich eingerichteten Linien, die gemeinsam von der Stadt Wadern und dort ansässigen Sponsoren finanziert werden.

Nachfolgend die als Marktbusfahrten definierten bzw. ausgewiesenen Linien:

- Linie R1: Steinberg-Morscholz-Wadern; Saar-Mobil GmbH; Hinfahrt Steinberg ab: 8:41 Uhr/9:41 Uhr; Rückfahrt Wadern ab: 11:07 Uhr/12:07 Uhr
- Linie R2: Krettnich-Lockweiler-Dagstuhl-Wadern; Saar-Mobil GmbH; Hinfahrt Krettnich ab: 8:03 Uhr/9:03 Uhr; Rückfahrt Wadern ab: 11:42 Uhr/12:42 Uhr
- Linie R3: Nunkirchen-Büschfeld-Bardenbach-Noswendel-Dagstuhl-Wadern; KVS GmbH; Hinfahrt Nunkirchen ab: 7:43 Uhr/8:43 Uhr; Rückfahrt Wadern ab: 10:58 Uhr/11:58 Uhr

- Linie 216: Wadrill-Gehweiler-Wedern-Wadern; ORN GmbH; Hinfahrt Wadrill ab: 8:21 Uhr; Rückfahrt: Wadern ab: 11:20 Uhr
- Linie 216: Oberlöstern-Kostenbach-Buweiler-Rathen-Niederlöstern-Wadern; ORN GmbH; Hinfahrt Oberlöstern ab: 8:13 Uhr; Rückfahrt Wadern ab: 11:20 Uhr
- Linie 219, 204: Thailen-Wadern; ORN GmbH; Hinfahrt Thailen ab: 8:25 Uhr (Linie 219); Rückfahrt Wadern ab: 11:20 Uhr (Linie 204)
- Linie 227: Reidelbach-Steinberg-Morscholz-Wadern; Michael Schirra GmbH; Hinfahrt Reidelbach ab: 8:20 Uhr; Rückfahrt Wadern ab: 11:15 Uhr
- Linie 228: Lockweiler-Büschfeld-Wadern; ORN GmbH; Hinfahrt Lockweiler ab: 8:47 Uhr; Rückfahrt Wadern ab: 11:26 Uhr.

Die Anzahl der Fahrgäste des Marktbusses ist von 3.359 im Jahr 2009 auf 4.698 im Jahr 2016 angestiegen. Vor allem die Marktbusfahrten auf der Linie R3 werden, nach Angaben der Stadt Wadern, zunehmend gut angenommen. 2016 nutzten 2.472 Fahrgäste mit Marktbusticket diese Fahrten.

#### 2.2.4.3 AnrufLinienTaxi der Stadt Merzig (ALiTa)

Zum 11. Dezember 2010 ging das AnrufLinienTaxi – ein Angebot der Stadt Merzig – in Betrieb. ALiTa-Fahrten gibt es auf den Fahrwegen der Linien 201, 202, 203, 207, 208, 210 und 212.

Die ALiTa-Linien sollen der Bevölkerung, auch ohne eigenes Auto, mehr Mobilität bieten. Die Ziele sind bei diesem Konzept eine Angebotsverbesserung und eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV.

Das ALiTa ergänzt das bereits bestehende Linienangebot und verbindet alle Stadtteile der Stadt Merzig mit der Innenstadt. Es ist in den bestehenden Linienverkehr der Busunternehmen integriert und kommt dann zum Einsatz, wenn in schwach nachgefragten Zeiträumen kein Bus mehr fährt.

Montags bis freitags zwischen 6:00 und 20:00 Uhr und an Samstagen zwischen 7:00 und 18:00 Uhr bestehen mindestens stündliche Verbindungen in die Stadtteile von Merzig. Zusätzlich werden Fahrten in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie an Sonn- und Feiertagen angeboten.

Das ALiTa fährt nach einem festen Fahrplan entlang einer vorgegebenen Fahrtroute. Entlang dieser Route werden die regulären Bushaltestellen bedient. Auf den Fahrwegen der ORN GmbH kommen Taxis zum Einsatz, im Verlauf der Linie 215 - bedient durch die Nikolaus Kirsch GmbH – ein Kleinbus.

Eine Fahrt mit dem ALiTa muss 30 Minuten vor der gewünschten Abfahrtszeit bei der ALiTa-Zentrale angemeldet werden. Es gelten alle Fahrkarten des Saarländischen Verkehrsverbundes saarVV (Preisstufen entsprechend des saarVV-Tarifs), zusätzlich wird jedoch ein Servicezuschlag von 2 € pro Fahrt erhoben. Zeitkarten (Schüler- bzw. Jedermann-Zeitkarten, Semestertickets) und Schwerbehindertenausweise gelten im ALiTa, die Inhaber zahlen den Service-Zuschlag jedoch ebenfalls.



Tabelle 29 listet die aktuellen Kenndaten des AnrufLinienTaxis Merzig auf.

**Tabelle 29: Verkehrsleistung AnrufLinienTaxi Merzig (ALiTa) (Stand 2017)**

			<b>Fahrplan-km im Jahr im Stadtgebiet Merzig</b> Summe aller angebotenen Fahrten	<b>Anzahl Fahrten/ Tag</b>			<b>Genehmigt bis ...</b>
<b>Linie</b>	<b>Verlauf</b>	<b>VU</b>		<b>Mo-Fr</b>	<b>Sa</b>	<b>So/F</b>	
201 ALiTa	Merchingen-Merzig	ORN GmbH	31.053	17	30	5	ALiTa wird immer nur für ein Jahr beantragt
202 ALiTa	Menningen-Bietzen-Harlingen--Merzig	ORN GmbH	34.582	13	27	5	
203 ALiTa	Merzig-Gipsberg	ORN GmbH	59.963	38	31	5	
203 ALiTa	Merzig-Reisberg	ORN GmbH	10.749	5	16	5	
207 ALiTa	Merzig-Besseringen	ORN GmbH	19.428	12	30	5	
208	Merzig- Das Bad	ORN GmbH	26.255	29	29	29	
210 ALiTa	Merzig-Hilbringen-Fitten-Schwemlingen-Wellingen	ORN GmbH	108.808	24	25	5	Aktuell genehmigt bis 09.12.2017
212	Merzig-Biringen	N. Kirsch GmbH	k. A.	6	14	6	
ALiTa Merzig (gesamt)		ORN GmbH/ N. Kirsch GmbH	k. A.	144	202	65	

Quelle: ORN GmbH, Nikolaus Kirsch GmbH, 2016

Die Kosten für das ALiTa Merzig beliefen sich in den letzten Jahren auf jährlich über 40.000 Euro. Im Jahr 2016 sanken sie auf ca. 35.000 Euro. Die meisten Fahrgäste gab es im Jahr 2014. In 2016 waren es 3.243 Fahrgäste (s. Tabelle 30).

**Tabelle 30: Fahrgastzahlen und Kosten ALiTa Merzig (ab 2011)**

Jahr	Monat	Fahrgäste	Gesamtkosten **
2011	Jan. bis Dez.	1.669 *	k. A.
2012	Jan. bis Dez.	3.979 *	k. A.
2013	Jan. bis Dez.	6.106 *	44.018,73 €
2014	Jan. bis Dez.	6.442	49.939,07 €
2015	Jan. bis Dez.	4.287	40.508,57 €
2016	Jan. bis Dez.	3.243	35.640,44 €

Quelle: Stadt Merzig, 2016; \* ohne Fahrgäste der Linie 215 (Nikolaus Kirsch GmbH)

\*\* zuzüglich 1.750,00 € für Marketingmaßnahmen pro Jahr

#### 2.2.4.4 Anruf-Sammel-Taxi der Gemeinde Losheim am See (AST)

Das AST ist eine spezielle Form des ÖPNV und wurde von der Gemeinde Losheim am See im Jahr 1994 eingerichtet, um die Angebotslücken im Busverkehr zwischen den Ortsteilen der Gemeinde und dem Kernort zu schließen.

Besonders gekennzeichnete Mietwagen und Taxis ergänzen im Fahrplan mit ausgewiesenen AST-Fahrten das vorhandene Linienerverkehrsangebot in der Zeit von 8:00 bis 22:30 Uhr. Das Anruf-Sammel-Taxi fährt nur zu den im eigenen Fahrplan veröffentlichten Zeiten und nach mindestens 30 minütiger telefonischer Anmeldung vor fahrplanmäßiger Abfahrt. Die Fahrt findet statt, wenn sich mindestens ein Fahrgast anmeldet. Der Einstieg erfolgt an den entsprechenden Bushaltestellen bzw. speziellen AST-Haltestellen. Jeder Fahrgast wird jedoch zum gewünschten Zielort innerhalb der Gemeinde Losheim am See befördert.

Die Fahrkosten setzen sich aus dem Fahrpreis plus Servicezuschlag zusammen:

**Tabelle 31: Fahrpreise AST Losheim am See (Stand 01.01.2017)**

Fahrten zwischen	1. Losheim und d. Ortsteilen 2. benachbarten Ortsteilen	nicht benachbarten Ortsteilen
	Einzelfahrschein	
Erwachsene	5,10 €	6,00 €
Kinder und Auszubildene	4,30 €	5,10 €
Service-Zuschlag	2,00 €	2,50 €

Quelle: Gemeinde Losheim, 2017

Schwerbehinderte mit Freifahrtausweis und Inhaber von, auf der AST-Strecke gültigen Zeitkarten zahlen nur den Service-Zuschlag.

Der Besetzungsgrad des AST Losheim betrug im Jahr 2015 im Durchschnitt 1,2 Personen.

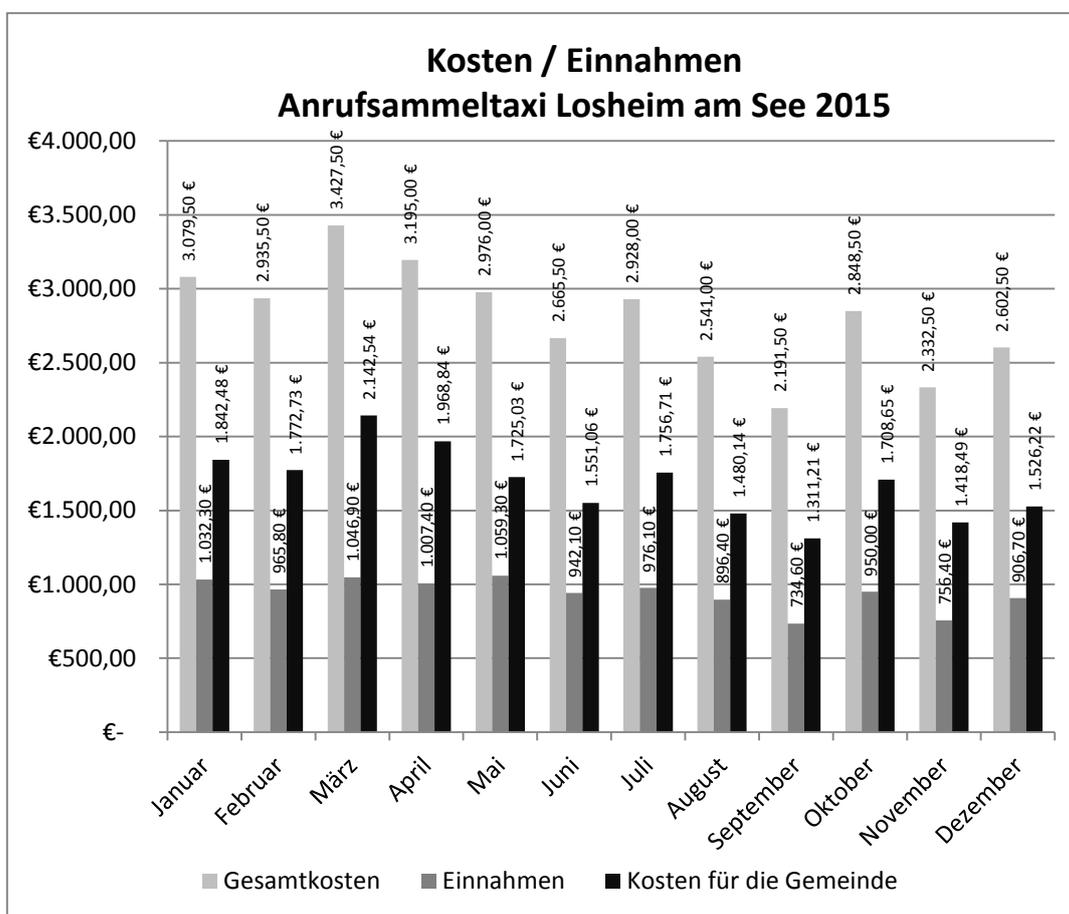
**Tabelle 32: Verkehrsleistung des Anruf-Sammel-Taxi Losheim am See (2017)**

Linie	Verlauf	VU	Fahrplan-km im Jahr in der Gemeinde Losheim am See Summe aller angebotenen Fahrten	genehmigt bis ...
AST	Ortsteile der Gemeinde Losheim am See	N. Kirsch GmbH	25.840	31.12.2017

Quelle: Gemeinde Losheim am See, 2017

Die angebotene Fahrleistung des AST Losheim am See beträgt im Jahr 2017 25.840 Fahrplan-Km (s. Tabelle 32). Die Kosten und die erzielten Einnahmen im Jahr 2015 stellt Abbildung 31 gegenüber.

**Abbildung 31: Kosten und Einnahmen AST Losheim am See (2015)**

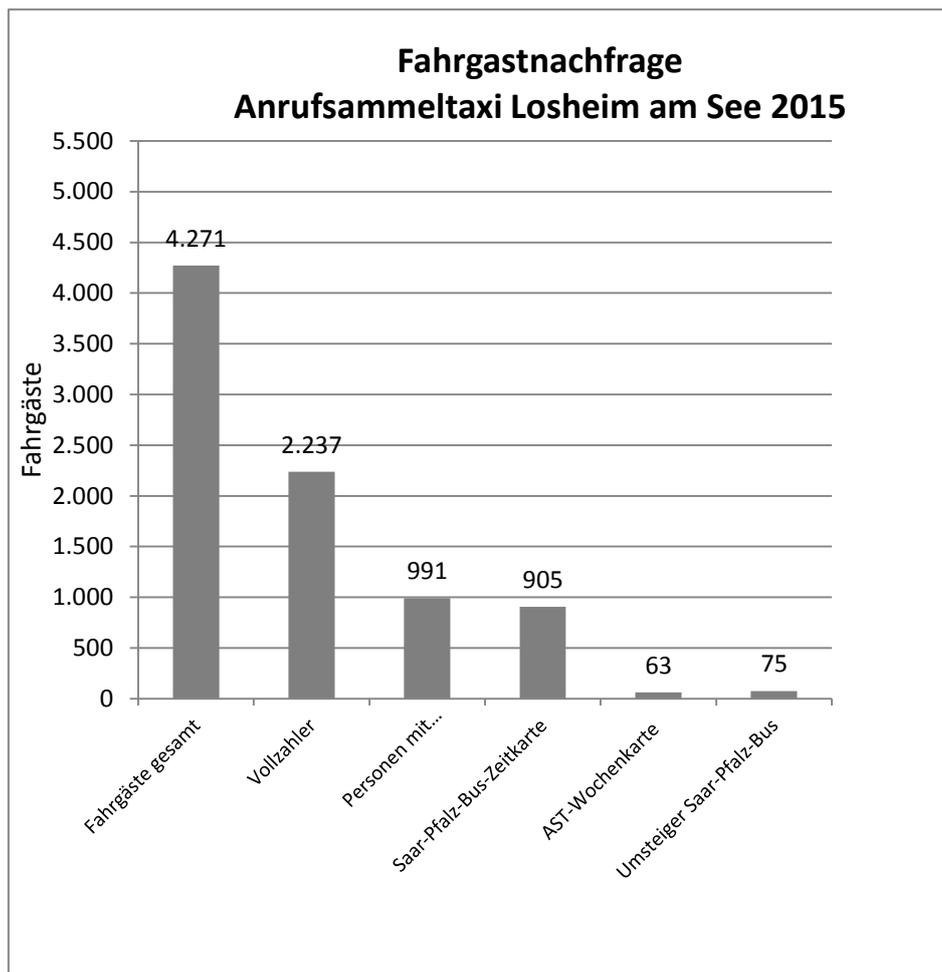


Quelle: Gemeinde Losheim am See, 2017

Abbildung 31 zeigt, dass die Gemeinde Losheim am See fast die gesamten Kosten für das AST übernimmt, die nicht durch die Einnahmen abgedeckt sind. Die Einnahmen waren über das Jahr 2015 fast konstant, lediglich im Herbst/Winter waren sie etwas geringer.

Im Jahr 2015 waren über die Hälfte der AST-Nutzer voll zahlende Fahrgäste. Weitere große Nutzergruppen waren Personen mit Schwerbehindertenausweis und Zeitkarten. Nur wenige Fahrgäste nutzen die AST-Wochenkarte (Abbildung 32).

**Abbildung 32: Struktur der Fahrgastnachfrage AST Losheim am See (2015)**



Quelle: Gemeinde Losheim am See, 2017

#### 2.2.4.5 Jugendtaxi des Landkreises



Nach Konzeptentwicklung, Treffen mit den Mietwagen- und Taxiunternehmen und Vertragsunterzeichnung ging das Jugendtaxi im Juli 2010 als flexible Lösung für den gesamten Landkreis Merzig-Wadern in Betrieb.

Bei Fahrten mit einem der am Projekt „Jugendtaxi“ beteiligten, örtlichen Mietwagen- oder Taxiunternehmen bezuschusst der Landkreis Merzig-Wadern Jugendlichen und jungen Erwachsenen zwischen 14 und 23 Jahren die Heimfahrt von einer Veranstaltung. Für das Jugendtaxi gelten die folgenden Nutzungsbedingungen:

- Alle Jugendlichen und jungen Erwachsenen zwischen 14 und 23 Jahren, die mit erstem Wohnsitz im Landkreis Merzig-Wadern gemeldet sind, können das Jugendtaxi nutzen.
- Gefördert werden Heimfahrten am Wochenende, in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag, vor gesetzlichen Feiertagen und in der Faschingszeit (vom "Fetten Donnerstag" bis zur Nacht vor Aschermittwoch) jeweils zwischen 22 und 6 Uhr.
- Der Landkreis steuert zu Heimfahrten 3 € pro Fahrt und Person bei.

- Das Fahrtziel muss im Landkreis Merzig-Wadern liegen, gefördert wird nur die Rückfahrt von einer Veranstaltung zum Wohnort. Wo die Fahrt beginnt spielt keine Rolle.

Vom Fahrtwunsch bis zur Realisierung sind folgende Schritte erforderlich:

- Die Jugendlichen bestellen telefonisch ein Jugendtaxi zum Veranstaltungsort.
- Ein sogenannter Mitfahrschein muss ausgefüllt und von allen Mitfahrern unterschrieben werden (möglichst vor Fahrtantritt). Diese Mitfahrschein können im Internet (Landkreisseite) heruntergeladen werden, bzw. alle Taxifahrer besitzen Mitfahrschein-Blöcke.
- Am Ende der Fahrt zieht der Fahrer den Zuschussbetrag von 3 € pro Fahrgast direkt vom Fahrpreis ab, den Rest begleichen der Fahrgast oder die "Fahrergemeinschaft".
- Das Taxiunternehmen reicht beim Landkreis eine Rechnung über die Beförderung mit dem Jugendtaxi (meist monatlich) zusammen mit den Mitfahrschein ein und erhält den Zuschussbetrag. Beträgt der Zuschussbetrag (z. B. 4 Personen = 12,00 €) mehr als der eigentliche Taxipreis (z. B. bei einer Ortsfahrt), so erhält das Taxiunternehmen nur den realen Fahrpreis.

Tabelle 33 zeigt die Anzahl der Fahrten und der beförderten Jugendlichen sowie die dem Landkreis Merzig-Wadern entstandenen Zuschusskosten seit dem Jahr 2013.

**Tabelle 33: Fahrtenanzahl, Nutzerzahlen und Kosten des Jugendtaxis (ab 2013)**

Jahr	Anzahl der Fahrten	beförderte Jugendliche	Zuschuss-Kosten
2013	10.295	25.493	75.078,13 €
		Ø 2,5	
2014	8.458	21.716	64.047,18 €
		Ø 2,6	
2015	5.593	14.824	44.158,20 €
		Ø 2,7	
2016	4.709	12.085	35.975,10 €
		Ø 2,6	
<b>Pro Fahrt wurden im Durchschnitt 2,6 Jugendliche befördert (01.2013 - 12.2016)</b>			

Stand: 07.02.2017, Auswertung: GIB Landkreis Merzig-Wadern

Bei Betrachtung der Nutzerzahlen ist ein steter Rückgang der Jugendtaxinutzer zu erkennen. Der Besetzungsgrad der Taxis liegt zwischen 2,5 im Jahr 2013, 2,7 im Jahr 2015 und 2,6 Jugendlichen im Jahr 2016; im Durchschnitt nutzen also 2,6 Personen ein Fahrzeug.

Tabelle 34 zeigt die Anzahl der Jugendlichen im Alter von 14-23 Jahren nach Kommunen im Landkreis Merzig-Wadern im Jahr 2012. Diese sind gleichzusetzen mit den potenziellen Nutzern für das Jugendtaxi. Die Jugendlichen nutzten demnach das Jugendtaxi im Durchschnitt ein- bis zweimal pro Jahr. Beim Vergleich dieser Zahlen mit

den Nutzerzahlen des Jugendtaxis muss bedacht werden, dass es Stammkunden gibt die das Jugendtaxi sehr fleißig (und öfter) nutzen.

**Tabelle 34: Jugendliche der Jahrgänge 1989-1998 im Landkreis Merzig-Wadern (31.12.2011)**

<b>Gemeinde/Stadt:</b>	<b>Anzahl Jugendliche im Alter von 14-23 Jahre (Jahrgang 1989-1998):</b>	<b>Einwohner (gesamt):</b>
Gemeinde Beckingen	1.683	15.691
Gemeinde Losheim am See	1.728	16.221
Stadt Merzig	3.268	30.307
Gemeinde Mettlach	1.303	12.393
Gemeinde Perl	816	8.061
Stadt Wadern	1.836	16.333
Gemeinde Weiskirchen	704	6.556
<b>Gesamtsumme Landkreis Merzig-Wadern</b>	<b>11.338</b>	<b>105.562</b>

Quelle: Daten der Einwohnerämter des Landkreises, Statistik: GIB Landkreis Merzig-Wadern

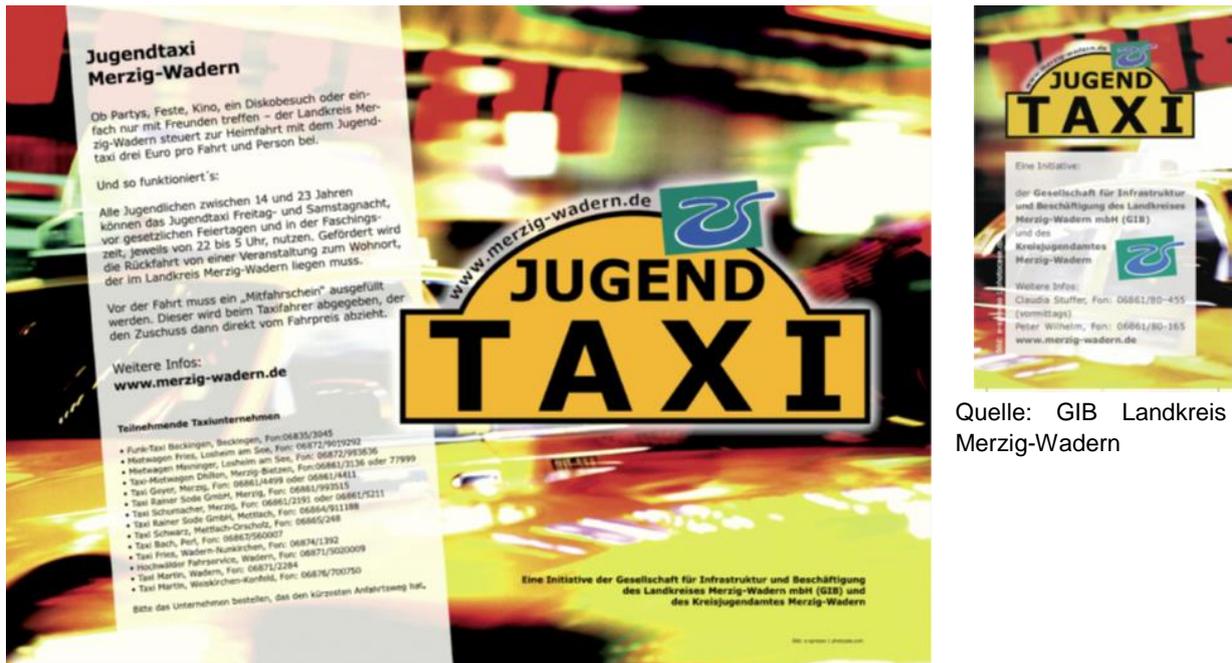
Zurzeit beteiligen sich 14 Mietwagen- und Taxiunternehmen an dem Projekt (3 Unternehmen sind noch später dazugekommen und so in den Druckwerken (s. u.) noch nicht aufgelistet).

Als Werbemittel für das Jugendtaxi und zur Abwicklung des Projektes wurden gedruckt:

- Flyer
- Poster
- Visitenkarten
- Taxischilder: Die Taxi- und Mietwagenunternehmen erhielten Schilder mit dem Jugendtaxilogo zur Anbringung in ihren Fahrzeugen.
- Mitfahrscheine: Blöcke für die Mietwagen- und Taxiunternehmen (s. o.)

Die Bewerbung des Jugendtaxis erfolgte in der Anfangsphase zusammen mit dem ehemaligen Nachtbusangebot des Landkreises (bis Ende Dezember 2012 in Betrieb) und dem Saar BOB in den Tageszeitungen, Amtsblättern der Kommunen, Kreiszeitung, dies immer in Zusammenarbeit mit dem Jugendamt des Landkreises.

Abbildung 33: Werbemittel zum Jugendtaxi



Quelle: GIB Landkreis Merzig-Wadern

## 2.2.5 Infrastruktur

### 2.2.5.1 Bahnhöfe und Haltepunkte

Der Landkreis Merzig-Wadern verfügt an den beiden im Kapitel 2.2.2 beschriebenen Nahverkehrsschienenstrecken über 10 Bahnstationen. Davon werden 5 als Bahnhof bezeichnet (Bahnanlagen mit Weichen: Merzig, Mettlach, Saarlörsbach, Perl, Nennig) und 5 sind als Haltepunkt eingestuft (Beckingen, Fremersdorf, Merzig Stadtmitte, Besseringen, Besch). Nicht berücksichtigt sind hier Haltepunkte der Museumseisenbahn Merzig Ost – Losheim – Dellborner Mühle, da sie für den SPNV / ÖV keine Bedeutung haben.

Die DB Station&Service AG ist die Betreibergesellschaft der Verkehrsstationen am Streckennetz der DB Netz AG. Sie ist eine Tochterfirma der Deutschen Bahn und verantwortlich als solche die Instandhaltung der Bahnhöfe und Haltepunkte. Hierzu werden von den Schienenverkehrsunternehmen Stationsgebühren entrichtet. Weitere Finanzmittel zum Ausbau der Stationen stellt das Saarland zur Verfügung. Für das Umfeld und die Zuwegung der Stationen sind in der Regel die Kommunen zuständig.

In Tabelle 35 ist die Frequentierung der Bahnstationen absteigend nach Bedeutung dargestellt. Dabei wird deutlich, dass der Bahnhof Merzig mit Abstand die größte Bedeutung hat. Die Stationen Beckingen, Mettlach und Merzig Stadtmitte liegen im Mittelfeld und alle anderen Stationen weisen unter 100.000 Fahrgastbewegungen im Jahr auf. Die drei Bahnhalte der Obermoselstrecke sind am wenigsten frequentiert, wobei der Haltepunkt Besch noch einmal deutlich abfällt.

**Tabelle 35: Nutzerzahlen (Ein- und Aussteiger/Woche (Schulzeit), hochgerechnet für 2016) für die Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis Merzig-Wadern**

Bahnhof / Haltepunkt	Linien	Fahrgäste / Jahr (Ein- und Aussteiger)
Merzig Bahnhof	RE1, RB70, RB71	723.257
Beckingen	RB70, RB71	237.515
Mettlach	RE1, RB71	234.613
Merzig Stadtmitte	RB71	208.279
Besseringen	RB71	78.984
Saanhölbach	RB71	73.089
Fremersdorf	RB70, RB71	42.009
Perl	RE16, RB82	30.394
Nennig	RB82	18.942
Besch	RB82	8.679

Quelle: DB AG, 2017

### 2.2.5.2 Busbahnhöfe und Haltestellen

Im Landkreis gibt es drei zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB):

- Merzig Bahnhof mit Verknüpfung der Schiene zu lokalen, regionalen und grenzüberschreitenden Busverkehren (RegioBus R1, SaarLuxBus 155):  
baulich und verkehrlich getrennte Anlage mit ca. 8-10 Haltepositionen für Busse sowie Abstell- und Wartespuren (da der Busbahnhof auch die Aufgabe der Fahrzeugabstellung übernimmt)
- Wadern ZOB mit Verknüpfung der RegioBus-Linien R1, R2 und R3 sowie lokaler Buslinien untereinander:  
baulich und verkehrlich getrennte Anlage mit 5 Haltepositionen für Busse
- Losheim am See Bahnhof mit Verknüpfung regionaler und grenzüberschreitender Busverkehre (RegioBus R1, SaarLuxBus 159) mit lokalen Busverkehren:  
baulich und verkehrlich im Straßenraum liegende Straßenrandhaltestelle mit 5 Haltepositionen für Busse

Außerdem gibt es in Wadern (Hochwald-Gymnasium), Perl (Schengen-Lyzeum) und Losheim (Peter-Dewes-Gesamtschule) Busbahnhöfe an Schulen zur Aufnahme mehrerer gleichzeitig an- und abfahrender Schulverstärkerlinien ohne weitergehende Verknüpfungsfunktion.

Insgesamt weist der Landkreis Merzig-Wadern einen Bestand von 770 Haltepositionen auf, wovon die meisten zu einer Haltestelle in zwei Richtungen zusammengefasst sind. Insgesamt 93 Bus-Haltepositionen sind zurzeit mit Elementen der Barrierefreiheit (Hochbord, Taststreifen etc.) ausgestattet oder barrierefrei ausgebaut (Stand 1. Halbjahr 2017).

Gemäß § 8 Absatz 3 PBefG hat der Nahverkehrsplan 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. Diese Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Die vorliegende Fassung des Nahverkehrsplanes des Landkreises Merzig-Wadern bearbeitet die Problematik der Barrierefreiheit noch nicht. Eine Fortschreibung des NVP ist somit bis zu dem im PBefG genannten Datum zwingend erforderlich.

Drei dynamische Fahrgastinformationsanlagen (DFI) wurden an den Haltestellen Merzig Bahnhof, Merzig VSE und Wadern Busbahnhof errichtet. Neben der optischen Ist-Zeit-Information kann die Auskunft hier auch akustisch abgerufen werden.

### **2.2.5.3 Verknüpfungspunkte – ÖV-ÖV**

An die Infrastruktur von Verknüpfungspunkten werden besondere Ansprüche gestellt, da dort ein hohes Fahrgastaufkommen vorhanden ist und ein gesteigerter Informationsbedarf besteht. Sie müssen in einem sauberen, gepflegten Zustand und barrierefrei nutzbar sein.

Wichtige Verknüpfungspunkte des Öffentlichen Verkehrs bilden zunächst Bahnhöfe bzw. Haltepunkte, an denen ein Übergang zwischen Schienen- und Busverkehr geplant stattfindet. Im Landkreis Merzig-Wadern sind dies Beckingen und Merzig Bahnhof. In Merzig Stadtmitte, Mettlach, Besseringen, Nennig, Besch, Perl und Fremersdorf liegen zwar Bahnhaltepunkt und Bushaltestelle räumlich nahe beieinander, eine Verknüpfungsfunktion, die über einzelne zufällige Anschlüsse hinausgeht, besteht jedoch nicht. Der Haltepunkt Saarhölzbach weist keine Busanschlüsse auf.

Auch reine Busbahnhöfe bilden wichtige Umsteigepunkte und haben ein hohes Fahrgastaufkommen. Die drei oben genannten ZOB in Merzig, Losheim und Wadern verknüpfen insbesondere die RegioBus-Linie R1 mit anderen Verkehrslinien sowie diese untereinander. Des Weiteren existieren räumlich und zeitlich eingeschränkte, da punktuelle Umsteigebeziehungen, z. B. an den Haltestellen Weiskirchen Kirche, Nunkirchen Kirche und Tünsdorf B406.

### **2.2.5.4 Verknüpfungspunkte – MIV-ÖV**

Zur besseren Verknüpfung des MIV mit dem SPNV wurden Park and Ride (P&R)-Stellflächen an ausgewählten SPNV-Haltepunkten im Landkreis Merzig-Wadern eingerichtet. Beim Neubau von P&R-Stellflächen wurden teilweise auch Fahrradabstellanlagen (Bike and Ride B&R) errichtet. Je nach Bedarf werden an ausgewählten SPNV-Haltepunkten auch verschließbare Fahrradboxen für Fahrgäste vorgehalten. Die Finanzierung dieser Anlagen erfolgte nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), d.h. das Saarland übernimmt bei den P&R-/B&R-Stellflächen einen Baukostenzuschuss in Höhe von 75 %; den verbleibenden Anteil trägt die Kommune.

Im Landkreis gibt es an folgenden Punkten eine verkehrsmittelübergreifende Verknüpfung:

**Tabelle 36: P+R- und B+R-Anlagen an den Bahnhöfen und Haltepunkten im Landkreis Merzig-Wadern**

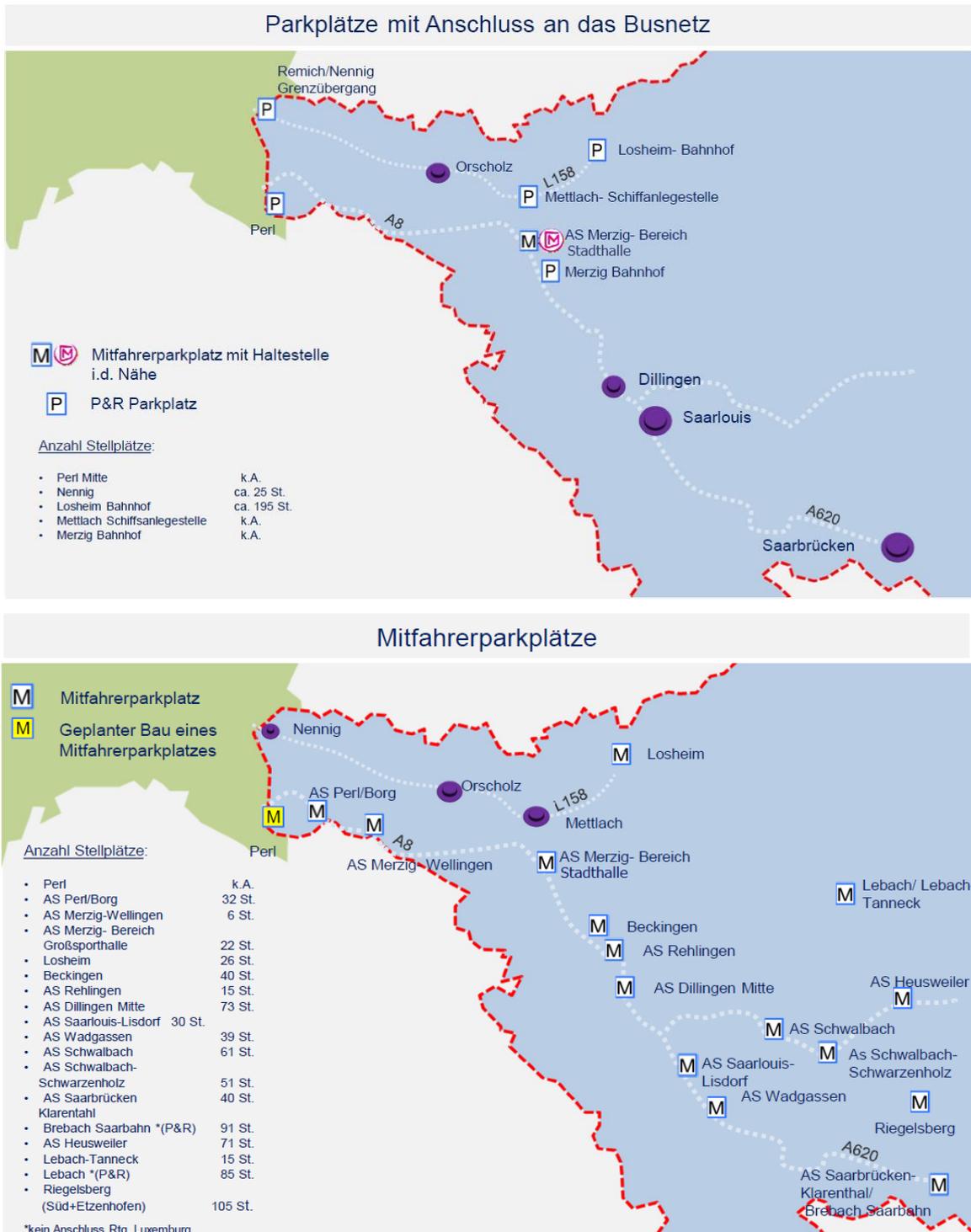
Bahnhof/ Haltepunkt	Stellplätze (PKW)	Behindertenstellplätze	Fahrradabstellplätze
Merzig Bahnhof	122	4	80
Beckingen	39	2	18
Mettlach	40	1	0
Merzig Stadtmitte	0	0	10
Saanhölbach	15	0	0
Fremersdorf	8	0	0
Perl	54	0	0
Nennig	27	3	19
Besch	3	0	0

Zur Kanalisierung und Verlagerung der Pendlerströme des MIV in Richtung Luxemburg wurden P&R-Plätze zum Umstieg vom Pkw auf die Linien des SaarLuxBusses eingerichtet. Hierzu zählen die Umsteigeparkplätze Nennig Zoll, Orscholz Sportplatz, und Merzig Saarwiesering. Zum gleichen Zweck genutzt werden auch Merzig Bahnhof, Losheim Bahnhof, Mettlach Schiffsanlegestelle und Perl Mitte. Diese Infrastruktur soll nach dem 2016 erstellten Entwicklungskonzept SMOT (vgl. Kapitel 1.3.3) weiter ausgebaut und ergänzt werden. Im Landkreis Merzig-Wadern sind diesbezüglich fünf Stellen erwähnt:

- Merzig Autobahnabfahrt bzw. Saarwiesering: Ausbau, Erweiterung
- Mettlach Marktplatz: Einrichtung auf bestehenden Flächen
- Orscholz Reha-Zentrum: Einrichtung auf bestehenden Flächen
- Sinz: Neubau eines P&R-Platzes
- Kreuzung „Potsdamer Platz“ B 407/L 177 westlich Oberleuken: Neubau eines P&R-Platzes

Bereits 2016/2017 wurden hier kurzfristig Maßnahmen umgesetzt, z. B. die Erweiterung des Parkplatzes Nennig Zoll. Weitere Maßnahmen sollen kurz- und mittelfristig in Abhängigkeit von der Weiterentwicklung der SaarLuxBus-Linien umgesetzt werden.

**Abbildung 34: Intermodale Verknüpfungen im Landkreis Merzig-Wadern für Pendler nach Luxemburg**



Quelle: SMOT - Schéma Stratégique de Mobilité Transfrontalière – Luxemburg - Rheinland-Pfalz – Saarland Abschlussdokument – Mai 2016

### 2.2.5.5 Abstellplätze und Betriebshöfe im Busverkehr

Es gibt im Landkreis Merzig-Wadern keine zentralen Betriebshof- bzw. Abstellanlagen für die Busse der Verkehrsunternehmen. Die Fahrzeuge werden eher dezentral bei

den jeweiligen Unternehmen und Nachunternehmen abgestellt und in deren Werkstätten oder Vertragswerkstätten gewartet und repariert. Die Verkehrsunternehmen mit eigener Liniengenehmigung verfügen im Landkreis über folgende Ausstattungen (Stand Juli 2017):

- ORN GmbH: Abstellplatz mit 14 Plätzen mit Materialcontainer in Merzig Ost (Losheimer Straße) sowie Abstellplatz mit 10 Plätzen auf Gelände eines Nachunternehmers in Losheim (Streifstraße). Am Bahnhof Merzig gibt es eine Disposition und Anlaufstelle für das eigene Fahrpersonal. Die zentrale Verwaltung des Unternehmens befindet sich in Mainz.
- Saar-Mobil GmbH: Abstellplatz mit 4 Plätzen mit Materialcontainer und behelfsmäßiger Anlaufstelle für Fahrer in Wadern (Nähe Stadthalle). Die Disposition wird von St. Wendel aus vorgenommen; die zentrale Verwaltung befindet sich in Püttlingen.
- Nikolaus Kirsch GmbH: Zentraler Betriebshof mit Werkstatt und Büro sowie Abstellmöglichkeit für 15 Busse in Losheim-Britten (Bergstraße), zusätzliche Werkstatt in Losheim mit Abstellmöglichkeit für 8 Busse und Kundenbüro in Merzig (Trierer Straße) mit Abstellhalle für 6 Fahrzeuge.
- Omnibus Zarth GmbH: Zentraler Betriebshof mit Reparatur- und Wartungszentrum, Büros und Abstellplätzen für ca. 30 Linienbusse in Wadern (Am Hals).
- Reise Schirra GmbH: Zentraler Betriebshof mit Werkstatt, Büros und Abstellplätzen für ca. 20 Linienbusse in Wadern-Lockweiler (Mittelbachweg).
- Fa. Müller GmbH: Zentraler Betriebshof mit Werkstatt und Büro mit Abstellplatz für 20 Busse, davon 7 in einer Halle in Perl (In der Dörrwiese).

## 2.2.6 Tarif

### 2.2.6.1 Verbundtarif

Seit 2005 besteht der saarländische Verkehrsverbund saarVV, ein Verbund der saarländischen Verkehrsunternehmen. Die Zusammenarbeit der Unternehmen erfolgt im Rahmen einer gemeinsamen Gesellschaft, der SNS. Im ÖPNV-Gesetz des Saarlandes ist festgeschrieben, dass der ÖPNV im Rahmen eines Verkehrsverbundes zu erbringen ist und alle Betreiber einen gemeinsamen Verbundtarif als Höchsttarif anwenden (§7 ÖPNVG). Somit gelten auf allen Linien im Saarland die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des saarVV. Der Tarif des saarVV basiert auf einem Wabensystem. Die Preisstufe steigt mit der Anzahl der durchfahrenen Waben. Die Grenzen der Waben entsprechen nicht immer den Verwaltungsgrenzen.

Auf dieser Basis werden alle üblichen Fahrkartenformate angeboten, vom Einzelfahrschein bis zum Jahresabonnement. Für bestimmte Zielgruppen gibt es Angebote wie das Senienticket, das Landkreis-Schülerticket mit Erweiterungsmöglichkeiten („Abo-Fun“ und „SaarFun“) oder die Rabattkarte saarVV-Card, die den Einzelfahrschein rabattiert. Außerdem gibt es für Firmen rabattierte JobTickets ab 3 teilnehmenden Mitarbeitern. Seit Juli 2017 gilt auch eine landesweite Kurzstrecke über 5 Haltestellenabschnitte und eine Wabengrenze mit linienbezogenen Einschränkungen (Züge und Schnellbusse).

Der saarVV betreibt ein landesweites Call- und Abo-Center mit Sitz in Völklingen zur Information über Fahrpläne, Tarife und zur Verwaltung der Abonnements. Dieses ist nur telefonisch und elektronisch erreichbar. Der Auskunftsservice ist täglich erreichbar, der Abo-Service nur montags bis freitags.

Ein eigenes Kundenzentrum betreibt die Nikolaus Kirsch GmbH in Britten. Die Saar-Mobil GmbH prüft die Einrichtung eines Kundenzentrums am ZOB in Wadern, da sich die nächste Anlaufstelle für Kunden erst wieder am Bahnhof in St. Wendel befindet.

### **2.2.6.2 Haus- und Sondertarife**

Außer dem landesweiten saarVV-Tarif gelten regional und örtlich noch mehrere, sogenannte Haustarife einzelner Verkehrsunternehmen. Im Landkreis Merzig-Wadern sind dies:

- der Marktbus-Tarif Losheim am See,
- der „Maadbus“-Tarif Wadern,
- der Stauseebus-Tarif Losheim am See,
- die AST-Tarife Losheim am See und Merzig (saarVV + die Servicepauschalen bzw. –zuschläge für die Taxi-Linien),
- der grenzüberschreitende Haustarif der ORN GmbH Richtung Rheinland-Pfalz.

Für die Pendler Richtung Luxemburg gibt es den internationalen SaarLuxBus-Tarif mit drei Zonen. Der Landkreis Merzig-Wadern liegt teilweise noch in der nationalen Zone (Nennig, Perl, Sinz) sowie teilweise in der internationalen Zone 1. Auf dieser Basis gibt es Monats-, Tages- und Einzelfahrkarten zu sehr attraktiven Preisen.

Von der DB AG wird das Rheinland-Pfalz-/Saarland-Ticket im saarVV anerkannt. Inhaber der BahnCard erhalten einen Rabatt auf Einzelfahrscheine. Die Tourismuszentrale Saarland bietet für Übernachtungsgäste zudem die „Saarland Card“ an, die im saarVV gilt.

Anlage 2 beinhaltet das Fahrscheintableau des saarVV mit den zugehörigen Fahrscheinpreisen und dem aktuellen Wabenplan. Weiterhin sind die genannten Haustarife und Sondertarife enthalten.

## **2.2.7 Vertrieb und Fahrgastinformation**

### **2.2.7.1 Fahrkartenvertrieb**

Der Verkauf der saarVV-Fahrkarten im Landkreis Merzig-Wadern erfolgt primär in den Bussen beim Fahrer und an Automaten der Deutschen Bahn. Ein Kundenzentrum mit saarVV-Vertrieb gibt es in Losheim-Britten beim Verkehrsunternehmen Nikolaus Kirsch GmbH. Ein Reisezentrum der Deutschen Bahn befindet sich im Bahnhof Merzig. Der Bahnhof in Mettlach verfügt über ein Video-Reisezentrum, in dem eine persönliche Beratung sowie Ticketverkauf über Bildschirm und Mikrofon angeboten werden. Das Unternehmen Saar-Mobil GmbH plant, ein Kundenbüro am Busbahnhof Wadern einzurichten (Stand Juli 2017). Vertrieb und Verwaltung der Abonnements erfolgt vom AboCenter des saarVV in Völklingen per Post und Fernkorrespondenz.

### **2.2.7.2 Fahrpläne, Broschüren, Internet**

Die Fahrpläne der meisten Verkehrsunternehmen sind im Internet auf der jeweiligen Web-Seite des Unternehmens verfügbar.

Ein kreisweit gültiges Fahrplanbuch ist z. Zt. nicht erhältlich. Die Herausgabe eines solchen wird vom Aufgabenträger Landkreis Merzig-Wadern aber ab 2018 geplant. Außerdem gibt es Printprodukte für den SaarLuxBus, das ALiTa Merzig, die RegioBus-Linien und saisonale Flugblätter z. B. für den Radbus R100. An allen Haltestellen muss mindestens ein Aushangfahrplan mit allen Linien pro Richtung vorhanden sein. An den drei Haltestellen Merzig Bahnhof, Merzig VSE und Wadern Busbahnhof gibt es zudem elektronische Anzeigesysteme mit Istzeit-Informationen.

Telefonische Auskünfte erteilen die jeweiligen Unternehmen sowie das Call-Center des saarVV (täglich, tagsüber).

Ergänzend dazu gibt es die Internet-Verbindungsanskunft [www.saarfahrplan.de](http://www.saarfahrplan.de) mit der Saarfahrplan-App zur mobilen Information. Hier sind auch die meisten aktuellen Störungen und Änderungen berücksichtigt. Über den saarVV ist „saarfahrplan“ verlinkt, die DB hat über ihre Fahrplaninformation eine Schnittstelle.

## 3 Zielvorgaben und Anforderungsprofil für den ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern

Laut § 5 Absatz 2 des Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG) vom 30. November 2016, wurde der Landkreis Merzig-Wadern Aufgabenträger für den straßengebundenen Personennahverkehr auf seinem Gebiet.

Die in den Kapiteln 1 und 2 des vorliegenden NVP durchgeführten Ist-Analysen und Trendbetrachtungen – insbesondere zur Entwicklung der Einwohner- und Schülerzahlen – bilden den strukturellen und demographischen Rahmen für die Planungen zur zukünftigen Ausgestaltung des ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern.

Aufbauend auf diesen Vorgaben definiert der Landkreis für die Fortentwicklung des ÖPNV folgende **Oberziele**:

- Der ÖPNV ist ein wesentlicher Bestandteil der Daseinsvorsorge. Die Mobilität der Bevölkerung und die Erreichbarkeit des Landkreises Merzig-Wadern müssen durch den ÖPNV in bedarfsgerechter Weise gewährleistet sein. Planungen der Kommunen sollen berücksichtigt werden, soweit sie übergeordneten Interessen nicht widersprechen.
- Unter Beachtung der allgemeinen finanziellen Situation und der demographischen Entwicklung sind regional- und funktionspezifische Bedienungsstandards zu entwickeln, die eine hohe Effizienz des ÖPNV für den Fahrgast, den Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen sichern.
- Um die Qualität in der Schülerbeförderung zu verbessern, ist eine ständige Zusammenarbeit mit Schulen und Schulträgern anzustreben.
- Bahn und Bus ergänzen sich als Verkehrsträger. Die Fahrpläne der einzelnen Verkehrsträger sind untereinander abzustimmen. Alternative Bedienungsformen sollen bei Bedarf eingerichtet werden.

Die nachfolgende Herleitung von konkreten planerischen Zielen und verbindlich einzuhaltenden Qualitätsstandards formuliert die Vorstellungen der Aufgabenträger von einer ausreichenden Verkehrsbedienung. Die Verkehrsunternehmen müssen sich bei der Ausgestaltung ihrer Verkehre an diesen Kriterien orientieren, sie gegebenenfalls im Einvernehmen mit den Aufgabenträgern weiterentwickeln und alle Möglichkeiten nutzen, um deren Umsetzung zu erreichen.

### 3.1 Bedienungsstandard

Der Bedienungsstandard umfasst die Qualitätsmerkmale, die das Angebot des ÖPNV in Bezug auf Betriebstage, Bedienungshäufigkeit, Betriebszeit und Platzangebot erfüllen soll.

Der Bedienungsstandard dient als Maßstab zur Vereinheitlichung bzw. zur abgestuften Anpassung des ÖPNV-Angebotes innerhalb seines Gültigkeitsgebietes. Die Höhe des

Bedienungsstandards entscheidet über die Kosten, aber auch über die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes.

Unter dem Begriff Bedienungsstandard wird aus der Sicht des Fahrgastes die bedarfsgemäße Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes verstanden. Geostrukturelle Elemente wie zentrale Orte, ländliche Räume und besondere Attraktionen zum einen sowie gewachsene Strukturen und Verkehrsbeziehungen, insbesondere zu weiterführenden Schulen sowie Versorgungs- und Beschäftigungsschwerpunkten zum anderen bilden den regionalspezifischen Hintergrund und die Bedarfsmatrix für diese Verfügbarkeit.

### 3.1.1 Definition von Verkehrsachsen und Erschließungsebenen

Die Instrumente der Raumordnung (Gliederungen und Hierarchien) bieten ein interdisziplinäres Planungswerkzeug zur Bestimmung der bedarfsgerechten Strukturen im ÖPNV. Insbesondere im ländlichen Raum mit stark variierender örtlicher Nachfrage basiert der Bedienungsstandard auf dem hierarchischen Aufbau von Netzstruktur, Angebotsstruktur und Verknüpfungskonzept.

Bei der lokalen und regionalen Zuordnung des ÖPNV-Netzes im Landkreis Merzig-Wadern dient die nachfolgend aufgestellte Achsenhierarchie als Planungsrahmen:

- **Hauptachsen** sind definiert als Verbindungen der zentralen Orte. Die zentralen Orte im Bereich der Hauptachsen sollen durch den ÖPNV direkt oder über ein gut funktionierendes Verknüpfungskonzept erreicht werden.
- **Nebenachsen** zugeordnet werden Verbindungen zwischen Grundzentren und Siedlungsschwerpunkten und zugeordnetem Mittelzentren. Nebenachsen können auch eine Verlängerung oder ein Abzweig von einer Hauptachse sein.
- **Ergänzungsachsen „Ländliche Bedienungsgebiete“** sichern v. a. die Erreichbarkeit der zentralen Orte (Mittel- und Grundzentren) aus dem ländlichen Raum außerhalb der Haupt- und Nebenachsen. Die Erreichbarkeit des ländlichen Bedienungsgebietes kann über flexible Angebote sichergestellt werden.

Im weiteren Verfahren wurden die planerisch vorgesehenen ÖPNV-Verbindungen nach ihrer verkehrlichen Bedeutung und Vernetzung unter Berücksichtigung regional-spezifischer Eigenheiten (reale Nachfragesituation, empirische Erfahrungen, historische und zukünftige Entwicklungsszenarien) den projektierten Hierarchieebenen zugeordnet. Dabei wurden die in Kapitel 2.1.1 beschriebenen Vorgaben des Landesentwicklungsplanes (TA Siedlung) mit aufgenommen. Es wird auch berücksichtigt, dass die **touristischen Räume** hinsichtlich ihrer tageszeitlichen, saisonalen oder ereignis-abhängigen Nachfrage spezifische Anforderungen aufweisen.

Tabelle 37 gibt einen Überblick über diese Hierarchie der Verkehrsachsen im Landkreis Merzig-Wadern. Sie nennt die Netzfunktionen, Bedienungsmuster und Achsenverläufe der geplanten Verbindungen. Abbildung 35 veranschaulicht das daraus resultierende Planungs-Netz und die einzelnen Hierarchiestufen kartographisch.

**Tabelle 37: Hierarchie und Netzfunktion der Verkehrsachsen des ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern**

Netzebene	Netzfunktion	Bedienungsmuster	Achsenverlauf
Hauptachsen	Verbindungsfunktion	angebotsorientiert vorwiegend Taktverkehr	Beckingen-Merzig-Mettlach-Saarhölzbach (Bahn) Nennig-Perl (Bahn) Merzig-Brotdorf-Losheim am See-Weiskirchen-Wadern (R1) Wadern-Primstal-Oberthal-St. Wendel (R2) Wadern-Nunkirchen-Schmelz-Lebach (R3) Merzig-Hilbringen-Schwemlingen-Tünsdorf-Perl (210/207)
Nebenachsen	Verbindungs- und Zubringerfunktion	nachfrageorientiert	Merzig-Bietzerberg-Beckingen-Oppen-(Nunkirchen-Losheim am See); Merzig-Bietzen-Saarfels-Beckingen; Losheim am See-Wahlen-Nunkirchen; Merzig-Besseringen-Mettlach-Orscholz-Nennig; Wadern-Wadrill-Hermeskeil;
Ergänzungsachsen (Ländlicher Raum, Touristische Ziele)	Erschließungsfunktion	nachfrageorientiert: nach Bedarf, i.d.R. Einzelfahrten zur HVZ, ggf. flexible Bedienungsformen	Sinz-Tettingen-Butzdorf-Besch/Perl; Eft-Hellendorf; Oberleuken-Weiten-Orscholz-Nohn/Bethingen-Schwemlingen; Hilbringen-Seitert; Merzig-Mondorf-Biringen Merzig-Fremersdorf-Beckingen-Düppenweiler; Merzig-Reisberg/Gipsberg; Merzig-Merchingen-Honzrath; Hargarten/Rissenthal-Losheim/Brotdorf-Bergen/Scheiden-Weierweiler-Nunkirchen; Weierweiler-Weiskirchen-Hochwaldklinik; Lockweiler-Vogelsbüsch; Büschfeld-Limbach; Wadern-Löstertal-Bierfeld-Sitzerath-Wadrill-Steinberg; Wadern-Wadrill/Löstertal-Nonweiler

Die sechs Hauptverkehrsachsen im Landkreis werden vor allem durch die beiden Bahnlinien sowie die drei RegioBus-Linien R1, R2 und R3 täglich im Taktverkehr bedient. Die Bedienung der Hauptachse Merzig-Perl erfolgt durch die Linie 210, die somit das Grundzentrum Perl und den Saar-Mosel-Gau an das Mittelzentrum Merzig anbindet. Ergänzt wird die Linie 210 durch die Linie 207, die die Anbindung des Saar-Mosel-

Gaus über Mettlach erledigt. Beide Linien dienen überwiegend dem Schüler- und Berufsverkehr.

Die Linie 201 übernimmt als Nebenachse v. a. die Anbindung des Haustadter Tals an Beckingen (Bahnanschluss). Des Weiteren bedient sie den Schülerverkehr und schafft auf Teilstücken mit Ergänzungsfunktion Querverbindungen u. a. bis Merzig, Losheim, Nunkirchen und Saarlouis.

Eine Feinerschließung entlang der Hauptachse Merzig – Dillingen übernimmt die Linie 202, indem sie u. a. Merziger Stadtteile (Bietzerberg) anbindet sowie Schülerverkehr und Schichtwechselverkehr der Dillinger Hütte aufnimmt. Diese Nebenachse ergänzt die Bahnstrecke zwischen Dillingen und Merzig abseits der Schiene.

Die Linien 204 und 224 verkehren zwischen Merzig und Losheim bzw. Wadern und ergänzen die RegioBus-Linie R1 vor allem im Schülerverkehr und auf alternativen Linienwegen (Ergänzungsachsen).

Die Nebenachse Merzig – Besseringen – Mettlach – Orscholz – Nennig wird von Verzweigungen der Linien 207 und 210 befahren.

Die Nebenachse Wadern-Hermeskeil wird durch die Linie 216 bedient. Diese verbindet das Mittelzentrum Wadern mit der rheinland-pfälzischen Stadt Hermeskeil (Anschluss an RegioBus R200) sowohl über die Nebenachse (über Wadrill) als auch über eine Ergänzungssachse (über Sitzerath).

Weitere Linien und Linienverzweigungen im gesamten Kreisgebiet erschließen den ländlichen Raum zwischen den Haupt- und Nebenachsen und binden die kleineren Ortschaften an die Achsen an. Sie dienen v. a. dem Schülerverkehr, dem Einkaufsverkehr oder für touristische Zwecke. Auch die Anbindung der benachbarten Gemeinde Nonnweiler an das Mittelzentrum Wadern erfolgt – abgesehen von der R2 in Primstal – über Ergänzungsachsen.

Die innere Erschließung Merzigs (Stadtteile Reisberg, Gipsberg) übernimmt die Linie 203 als eine Art Stadtverkehrslinie.

Einen wesentlichen Bestandteil des ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern bilden auch in Zukunft die SaarLuxBusse. Aufgabenträger für diese Verkehre ist das Großherzogtum Luxemburg. Aufgrund ihrer Bedeutung und der Vollständigkeit halber werden diese Verkehre hier kurz angesprochen.

Der in weiten Teilen bedarfsgesteuerte Takt des **SaarLuxBusses** ist eine Reaktion auf die, für den Landkreis Merzig-Wadern außergewöhnlich hohe Nachfrage von Berufspendler- und Gelegenheitsverkehr zum und vom Großherzogtum Luxemburg. Der Sonderstatus des SaarLuxBusses führt dazu, dass sowohl Hauptachsen als auch Neben- und Ergänzungsachsen bedient werden. Das Großherzogtum Luxemburg strebt einen weiteren Ausbau des Bedienungsstandards an. Der Landkreis Merzig-Wadern steht diesen Bestrebungen offen gegenüber. Eine Beteiligung an den Betriebskosten ist jedoch nicht vorgesehen. Ob und inwieweit der Landkreis eigene Bedienungsinteressen bei Veränderungen des SaarLuxBusses neu ausgestalten muss, steht bei dem aktuellen Planungsstand noch nicht fest.

**Tabelle 38: Netzfunktion und Achsenverlauf der SaarLuxBusse**

Netzebene	Netzfunktion	Bedienungsmuster	Achsenverlauf
SaarLuxBus	Verbindungsfunktion	angebots- und nachfrageorientiert, teilweise Taktverkehr	Saarlouis-Merzig-Orscholz-Nennig-Luxemburg (155) Perl-Nennig-Luxembourg (156) Weiten-Saarburg-Wincheringen-Luxemburg (157) Orscholz-Perl-Luxemburg (158) Losheim am See-Mettlach-Orscholz-Luxemburg (159) Esch/Belval-Frisange-Perl (309) Nennig-Perl-Luxemburg (315)

### 3.1.2 Bedienungsqualität der Verkehrsachsen

Die Bedienungsqualität setzt sich zusammen aus der räumlichen Erschließungsqualität mit den Kriterien Beförderungsangebot, Anbindung und Erreichbarkeit sowie aus der zeitlichen Angebotsqualität mit den Kriterien Bedienungshäufigkeit, Betriebstage, Betriebszeit und Anschlusskoordinierung.

In Abhängigkeit von den Bevölkerungszahlen und den zu realisierenden Verkehrsbeziehungen (Beförderungsbedürfnisse) der Orte wird seitens des Landkreises Merzig-Wadern für die projektierten ÖPNV-Verbindungen die Mindestbedienung in jede Richtung (Fahrtenpaare pro Tag) nach Tabelle 39 angestrebt.

Die **RegioBus-Linien** besitzen einen besonderen Status, da es sich um Buslinien im öffentlichen Verkehrsinteresse des Saarlandes handelt. Aufgabenträger ist der Zweckverband Personennahverkehr Saarland. Gemeinsam mit den Schienenverbindungen bilden die RegioBus-Linien das Grundnetz des saarländischen ÖPNV und ergänzen das Schienennetz auf den wichtigen Verkehrsachsen.

Seit ihrer Einführung verfolgen die RegioBus-Linien landesweit auch in eher ländlichen Räumen eine angebotsorientierte Fahrplangestaltung. Einheitliche Fahrwege, vertaktete Fahrpläne und abgestimmte Anschlussbeziehungen an wichtigen Umsteigepunkten stehen für ein transparentes und leicht merkbares Angebot. Die Fahrgastentwicklung auf den RegioBus-Linien bestätigt das Konzept.

In ihrer Funktion haben die RegioBus-Linien ein hohes Bedienungsangebot und Qualitätsniveau: Sie verbinden schnell und auf direktem Weg die Mittel- und Unterzentren miteinander. Nur sekundär können sie auch Inner- und Zwischenortsverkehre übernehmen. Als übergeordnete Buslinien sind sie untereinander und auf die Fahrpläne des Bahnnetzes abgestimmt und sorgen damit für leichtes Umsteigen. Die Vertaktung des Busverkehrs ist abhängig von der SPNV-Verfügbarkeit am Bahnhof Merzig sowie von Anschlussbeziehungen und Anschlusssicherungen der Haupt- und Nebenachsen.

Die RegioBus-Linien haben landesweit im planerischen Sinne Vorrang, d. h. nachgeordnete Verkehre wie Kreis- und Ortsbuslinien, Saisonverkehre oder Schulverstärker richten sich nach Möglichkeit zeitlich und räumlich an ihnen aus. Parallelverkehre sind

zu vermeiden, außer es besteht expliziter Bedarf z. B. aufgrund von spezifischer, hoher Nachfrage (Schüler-, Berufsverkehr) oder sich kreuzenden Direktverbindungen mit überlagernden Linienteilstrecken.

**Tabelle 39: Vorgesehene Mindestbedienung nach Verkehrsachsen**

Achsen/ Orte	Fahrtenpaare pro Tag (Mindestbedienung)
RegioBus-Linien Merzig-Brotdorf-Bachem-Rimlingen-Losheim-Mitlosheim-Rappweiler-Weiskirchen-Konfeld-Steinberg-Morscholz-Wadern; Wadern-Dagstuhl-Noswendel-Bardenbach-Büschfeld-Nunkirchen(-Lebach); Wadern-Lockweiler-Krettnich(-St. Wendel);	7 – 20
Schienenstrecken (Saarbrücken-)Beckingen-Merzig-Besseringen-Mettlach-Saanhölbach(-Trier); (Trier-)Nennig-Perl;	
Merzig-Hilbringen-Ballern-Schwemlingen-Weiler-Büdingen-Wellingen-Wehingen-Tünsdorf-Büschdorf-Hellendorf-Borg-Oberperl-Perl;	6 - 12
Beckingen-Haustadt-Honzrath-Erbringen-Reimsbach-Oppen-Nunkirchen/Wahlen-Niederlosheim-Losheim	3 - 6
Beckingen-Saarfels-Meningen-Bietzen-Harlingen-Merzig-Besseringen-Mettlach-Orscholz-Oberleuken-Sinz-Nennig-Besch-Perl	
Wadern-Gehweiler-Wadrill(-Hermeskeil)	
Sehndorf, Wochern, Tettingen-Butzdorf, Eft-Hellendorf, Keßlingen, Faha, Weiten, Nohn, Bethingen, Dreisbach, Fitten, Mechern, Mondorf, Silwingen, Reisberg, Gipsberg, Merchingen, Hergarten, Düppenweiler, Rissenthal, Hausbach, Britten, Bergen, Scheiden, Waldhölbach, Zwalbach, Weierweiler, Thailen, Reidelbach, Altland, Vogelsbüsch, Niederlöstern, Rathen, Buweiler, Kostenbach, Oberlöstern, Wedern	3

Im Landkreis Merzig-Wadern bildet die RegioBus-Linie R1 (Merzig – Losheim – Weiskirchen – Wadern) eine zentrale Achse im Nahverkehr. Die Linie kann durch Saisonverkehre wie den Radbus R100 ergänzt werden. Im Umfeld von Wadern wird sie durch die R2 Richtung St. Wendel und R3 Richtung Lebach (ein- bzw. ausbrechende Verkehre) fortgesetzt. Die R-Linien unterliegen hohen, landesweit einheitlich definierten Standards.

Für die Bedienungsqualität der RegioBus-Linien im Landkreis Merzig-Wadern gelten folgende Qualitätskriterien:

- Taktung: An Wochentagen stündlicher Grundtakt auf allen drei RegioBus-Linien. Bei Linie R1 auf dem nachfragestarken Linienabschnitt Merzig - Losheim Verdichtung zum Halbstundentakt. An Wochenenden und zu Schwachlastzeiten mindestens zweistündliches Grundangebot mit einer Verstärkung der Linie R1 zu einem Stundentakt an Samstagen bis ca. 14 Uhr.
- Betriebsbeginn an Wochentagen zwischen 4 und 6 Uhr, an Samstagen zwischen 5 und 7 Uhr und an Sonntagen zwischen 7 und 10 Uhr. Betriebsende an

Wochentagen zwischen 22 und 1 Uhr des Folgetages, an Samstagen zwischen 21 und 1 Uhr des Folgetages (Linie R1 mit Nachtfahrten bis nach 2 Uhr), an Sonntagen zwischen 21 und 0 Uhr.

- Räumliche Bedienungsqualität: Die RegioBus-Linien verbinden zentrale Orte über Haupterschließungsachsen, aus Gründen der Systemtransparenz, auf einem einheitlichen Fahrweg. Nur in begründeten Ausnahmefällen (z. B. die alternierende Bedienung von Rimlingen und Steinberg auf der Linie R1 am Wochenende) kann hiervon abgewichen werden. Die Fortführung solcher Ausnahmen unterliegt einer ständigen Überprüfung durch den ZPS.
- Anschlusssicherung an den Übergangspunkten zum Schienenverkehr und zu anderen RegioBus-Linien: Am Verknüpfungspunkt Merzig Bahnhof der Linie R1 sind ausreichend Umsteigezeiten (5-10 Minuten) einzukalkulieren. Folgende Wartezeitregelungen für die RegioBus-Linie R1 sind einzuhalten:

**Tabelle 40: Wartezeitregelungen RegioBus-Linie R1**

<b>Merzig(Saar)</b>		
<b>R1 nach Wadern Abfahrt xx:54</b>		
RB aus Trier	Ankunft xx:50	6 Minuten
RE aus Saarbrücken	Ankunft xx:47	6 Minuten
<b>R1 nach Losheim am See Abfahrt xx:14</b>		
RE aus Trier	Ankunft xx:09	6 Minuten
RB aus Saarbrücken	Ankunft xx:06	6 Minuten
<b>Wadern Busbahnhof</b>		
<b>R1 nach Merzig Abfahrt xx:07</b>		
R3 aus Lebach	Ankunft xx:05	Angesichtsregelung

- Zur Stabilisierung der Anschlüsse und zur Erhöhung der Zuverlässigkeit sowie zur Verkürzung der Reisezeit insbesondere auf der Linie R1 sollen Beschleunigungsmaßnahmen in Abstimmung mit Kommunen und Baulastträgern umgesetzt werden (z. B. Beeinflussung und Steuerung von Lichtsignalanlagen durch herannahende Busse oder Einrichtung von Busspuren in gleichermaßen von MIV und ÖPNV stark belegten Streckenabschnitten wie Merzig Hochwaldstraße, mit bis zu 20 Linienfahrten zwischen 6:30 und 8:00 Uhr). Außerdem soll der Umbau von Haltestellen zu barrierefreien Kaps zur Beschleunigung bei der Abfertigung und damit Verkürzung eines Haltestellenaufenthaltes weiter vorangetrieben werden.



## 3.2 Beförderungsqualität

Die Qualität des Öffentlichen Personennahverkehrs lässt sich differenzieren in die Bedienungsqualität (s. Kapitel 3.1) und die Beförderungsqualität. Einfluss auf die Beförderungsqualität haben primär Qualitätsstandards wie die Art und der Zustand der Fahrzeuge, die Lage und die Ausgestaltung der Haltestellen, die Qualifikation und das Verhalten des Personals sowie die Durchführung des Betriebes.

### 3.2.1 Anforderungen an die Fahrzeuge

Die Fahrzeuge im ÖPNV müssen jederzeit allen gesetzlichen Bestimmungen und Sicherheitsanforderungen entsprechen. Darüber hinaus werden für die Fahrzeuge anhand ihrer Bauart und Ausstattung im vorliegenden Nahverkehrsplan vier Qualitätskategorien gebildet:

- Kategorie R
- Kategorie A
- Kategorie B
- Kategorie C

Die Qualitätsanforderungen der Kategorie R sind durch den ZPS festgelegt. Sie werden nur an die Fahrzeuge auf den RegioBus-Linien gestellt. Die Anforderungen entsprechen aber weitgehend denen der Kategorie A und unterscheiden sich nur in wenigen Einzelkriterien. **Anlage 1** „Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen an Fahrzeuge“ listet die Einzelkriterien für alle vier Fahrzeugkategorien mit Stand Juli 2017 detailliert auf und ist insoweit Bestandteil dieses Nahverkehrsplanes.

Tabelle 41 benennt die Qualitätsanforderungen des Landkreises Merzig-Wadern für die Fahrzeuge der Kategorien A und B, die im Regelverkehr des Landkreises grundsätzlich zum Einsatz kommen. Die Eigenschaften der Fahrzeuge der Kategorie C sind in Tabelle 42 genannt.

Der Regelverkehr auf den Hauptachsen ist grundsätzlich mit den Fahrzeugen der Kategorien A und B durchzuführen. Fahrzeuge der Kategorie C sind für Verstärkerfahrten zu Spitzenverkehrszeiten vorgesehen und dürfen nur in einzelnen Notfällen mit Zustimmung der Aufgabenträger im Regelverkehr eingesetzt werden. Dies gilt auch für touristische Saisonverkehre.

In den Fahrzeug-Kategorien A und B sowie auf allen RegioBus-Linien dürfen nur Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden. Für Verstärker-, Sonder- und Ersatzfahrten können vom Aufgabenträger in Einzelfällen Ausnahmen zugelassen werden.

Auf den SaarLux-Bussen, die in der Aufgabenträgerschaft des Großherzogtums Luxemburg stehen, können aufgrund der längeren und möglichst bequem zu gestalten Reisezeit für Pendler Hochbodenbusse (ähnlich Reisebussen) eingesetzt werden.

Die genauen Fahrzeugspezifikationen werden auch im Rahmen der vorgesehenen Vergabeverfahren in der Vorabveröffentlichung bzw. in den Vergabeunterlagen detailliert geregelt.

**Tabelle 41: Anforderungen an Fahrzeuge der Kategorie A (Neufahrzeuge) und B**

<b>Fahrzeugalter</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Kategorie A</u>: Neufahrzeuge = Fahrzeuge, die zur Betriebsaufnahme (Beginn der Vergabezeit eines Bündels) bei den Fahrzeugherstellern fabrikneu (bisher nicht zur Fahrgastbeförderung eingesetzt) beschafft werden.</li> <li>• <u>Kategorie B</u>: Maximales Fahrzeugalter, was während der Vertragslaufzeit zu keinem Zeitpunkt überschritten werden darf: 14 Jahre, ab Datum der ersten Zulassung.</li> <li>• Für den Einsatz auf <u>RegioBus-Linien</u> im Auftrag des ZPS gilt abweichend: Kein Fahrzeug darf während der Laufzeit älter als 8 Jahre sein. Das durchschnittliche Fahrzeugalter aller eingesetzten Fahrzeuge darf dauerhaft 6 Jahre nicht überschreiten.</li> </ul>

<b>Technische Merkmale</b>		
Fahrzeugtyp und Platzangebot	<b>NK</b> – Niederflur-Kleinbus < 9 m	Mindestens 10 Sitzplätze
	<b>NM</b> – Niederflur-Midibus ab 9 m	Mindestens 25 Sitzplätze
	<b>NS</b> – Niederflur-Standardbus ab 11 m	Mindestens 38 Sitzplätze
	<b>NSL</b> – Niederflur-Standardbus (Überlänge) ab 13,25 m	Mindestens 45 Sitzplätze
	<b>NG</b> – Niederflur-Gelenkbus ab 17,5 m	Mindestens 52 Sitzplätze
	<p>Alle Fahrzeuge müssen der der Vorschrift ECE-R-107 in ihrer aktuell geltenden Fassung entsprechen.</p> <p>Niederflurfahrzeug: Stufenloser Einstieg und stufenloser Mittelgang zwischen erster und zweiter Tür.</p>	
Türen (jeweils mindestens)	Die Mindeststandards der Vorschrift EDE-R-107 in ihrer aktuell geltenden Fassung sind einzuhalten.	
	<p>NK: 1 Tür;</p> <p>NM/NS/NSL: 2 Türen, davon mindestens eine Doppeltür im hinteren Bereich mit einer lichten Durchgangsbreite von mindestens 1.200 mm</p> <p>NG: 3 Doppeltüren mit einer lichten Durchgangsbreite der mittleren und hinteren Tür von mindestens 1.200 mm</p>	

Die Fahrzeuge der Kategorie C kommen stellenweise während Spitzenverkehrszeiten zum Einsatz. Die Uhrzeiten des Schülerverkehrs sind identisch mit den Hauptverkehrszeiten (HVZ) im ÖPNV. Der Einsatz zusätzlicher, neuer Busse verursacht in der HVZ deutlich höhere Kosten als in der Schwachlastzeit (SVZ). Bei Zulassung von Fahrzeugen der Kategorie C, die oft noch als Reserve bereit stehen, können so deutlich Kosten eingespart werden. Die Zulassung von Fahrzeugen der Kategorie C wird ebenfalls im Rahmen der Vergabeverfahren geregelt.

**Tabelle 42: Anforderungen an Fahrzeuge der Kategorie C**

<b>Fahrzeugalter</b>
Maximales Fahrzeugalter, was während der Vertragslaufzeit zu keinem Zeitpunkt überschritten werden darf: 20 Jahre, ab Datum der ersten Zulassung.

<b>Technische Merkmale</b>		
Fahrzeugtyp	Kleinbus (K)	< 9 m
	Midibus (M)	ab 9 m
	Standardbus (S)	ab 11 m
	Standardbus mit Überlänge (SL)	ab 13,25 m
	Gelenkbus (G)	ab 17,5 m
Schadstoffausstoß	Sofern in Umweltzonen eingefahren wird, müssen die Fahrzeuge die entsprechenden Anforderungen erfüllen.	
Türen (jeweils mindestens)	K: 1 Tür; M/S/SL: 2 Türen; G: 3 Türen	

### **Besondere Anforderungen für Fahrzeuge im bedarfsgesteuerten Verkehr**

Auch im Bereich der Kleinfahrzeuge und PKW der Ruf- und Linien-Taxi-Verkehre müssen jederzeit alle gesetzlichen Bestimmungen erfüllt werden. Es muss ein ausreichender Fahrgastkomfort gewährleistet sein. Für diese Fahrzeuge gilt die Anlage 1 grundsätzlich nicht. Zur Anzeige der Liniennummer reicht hier ein Schild einer Breite und Höhe von mindestens 10 Zentimeter an der Vorderseite/Frontscheibe aus. Logos von Verbänden u. a. müssen nicht angebracht werden.

### **3.2.2 Anforderungen an die Haltestellen**

Das gemäß Liniengenehmigung betriebspflichtige Verkehrsunternehmen ist grundsätzlich für die ordnungsgemäße Ausstattung und Fahrgastinformation der von ihm bedienten Haltestellen zuständig. Diese muss mindestens gemäß § 32 BOKraft ausgestattet sein.

Die Fahrgastinformation erfolgt mindestens durch einen Fahrplan in DIN A 4 Format, welcher so angebracht wird, dass er auch für Rollstuhlfahrer, Kinder etc. lesbar ist. Bedienen mehrere Verkehrsunternehmen einen Haltestellenmast, ist das Verkehrsunternehmen mit den meisten Verkehrshalten am jeweiligen Mast für den Unterhalt desselben verantwortlich.

Die Haltestellen tragen im Bereich des Haltestellenschildes das Logo des Verkehrsverbundes saarVV, des bzw. der jeweils bedienenden Unternehmen sowie auf Wunsch das Logo des Aufgabenträgers. Das Anbringen der Liniennummern ist ausdrücklich erwünscht.

Für die weiter gehende und bauliche Ausstattung der Haltestellen wie besonders gestaltete Schilder, Wetterschutz, Sitzbänke oder barrierefreier Zugang und Ausbau ist im Saarland der Baulastträger – im Regelfall die Kommune – zuständig.

Mit der Novellierung des PBefG ist nach § 8 Abs. 3 die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022 zu gewährleisten. Dies bedeutet, dass nicht nur die bauliche Gestaltung von Haltestellen (inkl. Zuwegung) und Fahrzeugen, sondern auch die Fahrgastinformation, den Anforderungen von mobilitätsbehinderten Fahrgästen genügen muss. Der Landkreis setzt sich für die Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022 ein. Wie oben erwähnt, sind die Kommunen bzw. Straßenbaulastträger für die Umsetzung verantwortlich. Fragen der Finanzierung und Förderung z. B. durch das Saarland spielen hier eine große Rolle. Das Saarland beabsichtigt zudem eine landesweit gültige Rechtsverordnung gemäß § 8 Absatz 3 Satz 4 PBefG zu erlassen, in der Regelungen über Ausnahmen von der Verpflichtung zum barrierefreien Ausbau konkretisiert werden sollen. Dies war bis zur Erstellung dieses Planes noch nicht erfolgt und kann somit hier noch nicht berücksichtigt werden.

Grundsätzlich sollen die Haltestellen für alle Menschen barrierefrei zugänglich und nutzbar sein. Hierzu zählen neben dem/r Rollstuhlfahrer/in u. auch Gehbehinderte, alte Menschen, Kinder, Groß- und Kleinwüchsige, Blinde, Sehbehinderte, Gehörlose und Hörgeschädigte. Als mobilitätseingeschränkt werden aber auch Menschen mit Kinderwagen, sperrigem Gepäck etc. eingestuft. Schließlich wächst der Anteil älterer Menschen in der Bevölkerung kontinuierlich. Deren Interessen ist deshalb verstärkt Rechnung zu tragen.

2017 findet im Auftrag des Landkreises Merzig-Wadern eine Erfassung der Haltestelleninfrastruktur im Landkreis statt. Auf dieser Grundlage muss jede Kommune eine Prioritäten- und Maßnahmenliste erstellen, nach der die Haltestellen sukzessive ausgebaut werden. Die Priorisierung soll sich nach der verkehrlichen Bedeutung der Haltestelle (Bus- und Fahrgastfrequenz, Umsteigebeziehungen, Verknüpfung zu anderen Verkehrsmitteln u. a.) sowie nach deren Einzugsgebiet (z. B. Nähe zu Kliniken, Altenheimen, Behindertenwerkstätten) richten.

### **3.2.3 Anforderungen an das Personal**

Das Fahrpersonal hat entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen für das Führen eines Kraftomnibusses geeignet und im Besitz der erforderlichen Genehmigungen zu sein. Daneben gelten die im Vergabeverfahren für den jeweiligen Verkehr festgelegten Anforderungen an das Personal.

Das eingesetzte Fahrpersonal muss sich beim Einsatz im Fahrdienst auszeichnen durch (Stand Juli 2017):

- gepflegtes Gesamterscheinungsbild und seriöses Auftreten (Tragen einer Dienstkleidung oder eines entsprechenden zivilen Äquivalents: Hemd/Bluse, lange Hose, Jacke/Weste/ Pullover in gedeckten Farben und ohne dominante Aufdrucke, ggf. Krawatte; keine T-Shirts, Trainingsanzüge oder ähnliche Sportbekleidung);
- gute Kenntnis der deutschen Sprache in Wort und Schrift, sehr gute mündliche Ausdrucksweise;

- höfliches, serviceorientiertes und deeskalierendes Auftreten gegenüber Fahrgästen und Verkehrsteilnehmern, ggf. Fähigkeit zur Durchsetzung des Hausrechtes;
- hilfsbereites Verhalten gegenüber Kunden, z. B. Weitergabe von Informationen, Hilfe beim Ein- und Ausstieg hilfebedürftiger Personen;
- sehr gute Kenntnisse aller angewendeten Tarife und des Fahrplans, des Linienverlaufs und vorhandener Umsteigebeziehungen (Bus und Schiene);
- ausreichende Kenntnisse der Umgebung z. B. zur Erreichbarkeit von Einrichtungen wie Rathäusern, Schulen, Kliniken, touristischen Zielen;
- Kenntnis betrieblicher Besonderheiten (u. a. Veranstaltungsverkehre, Störungsmanagement, Notfallpläne);
- aktuelle Kenntnisse in Erster Hilfe;
- Einhaltung des Fahrplans (keine verfrühten Abfahrten, pünktliches Abfahren, ggf. Abwarten von Anschlüssen gemäß Weisungen und auf Sicht);
- wirtschaftliche, rücksichtsvolle und ruckfreie Fahrweise, v. a. beim Anfahren nach Fahrgastwechseln;
- Unterlassung von Mobiltelefonie während der Fahrt (Ausnahme: Kurze Dienstgespräche mit Freisprecheinrichtung);
- Unterlassung von Rauchen im Fahrzeug, auch während der Pausen.

Das Verkehrsunternehmen hat seine Mitarbeiter im Vertrieb (inkl. Fahr- und ggf. eigenes Kontrollpersonal), regelmäßig zu schulen. Hierbei handelt es sich nicht um die gesetzlich vorgeschriebenen Schulungsmodulare zur Fortschreibung der EU-Führerscheine.

Inhalte der Schulung sollen Orts- und Linienkunde, Tarife, Umgang mit dem Drucker, vertriebliche Regelungen, aktuelle Ereignisse und Entwicklungen (Tarif-, Linien- und Fahrtzeitänderungen, Marketingaktionen, Zählungen etc.) sowie Sicherheit, Kundenorientierung und Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen sein. Der Aufgabenträger hat das Recht, an Schulungen teilzunehmen und Inhalte beizusteuern. Über Anzahl, Dauer und Teilnehmer der Schulungen ist ein Bericht anzufertigen. Die Schulungen sind für das Fahrpersonal verpflichtend.

### **3.2.4 Anforderung an den Betrieb**

Das gemäß Liniengenehmigung betriebspflichtige Verkehrsunternehmen hat für einen geordneten und vertragsgemäßen Betriebsablauf zu sorgen. Es gelten die im Vergabeverfahren für den jeweiligen Verkehr festgelegten Anforderungen an die Betriebsführung.

### **3.2.4.1 Betriebspflicht**

Bezüglich der Betriebsdurchführung sehen der Landkreis Merzig-Wadern und der ZPS weitere Regelungen vor (Stand Juli 2017).

Die Vorhaltung eines Notfall- und Störungsmanagements mit kurzfristiger Bereitstellung von Ersatzfahrzeugen (innerhalb von 60 Minuten) obliegt dem Verkehrsunternehmen.

Bei der Angebotsplanung sind – soweit hierzu Freiräume bestehen – die Fahrzeuggrößen bzw. die Anzahl der einzusetzenden Fahrzeuge so festzulegen, dass alle regelmäßig zu bedienenden Fahrgäste befördert werden können. Sofern Abweichungen hinsichtlich der Fahrgastzahlen auftreten, muss das Verkehrsunternehmen in Absprache mit dem Aufgabenträger seine Kapazitäten an die zu befördernden Fahrgäste anpassen.

Bei absehbaren Betriebsstörungen wie Baustellen oder Umleitungen hat das Verkehrsunternehmen die Fahrgäste im Voraus und während der Dauer der Betriebsstörung über die Art und die Ursache der Störung, ihre voraussichtliche Dauer und Auswirkungen sowie insbesondere über alternative Bedienungen zu informieren (Aushang Sonderfahrplan, Ansage im Fahrzeug, geänderter Linienweg, alternative Bedienungen). Bei unvorhersehbaren Betriebsstörungen (Unfall, Zwischenfall, Fahrzeugausfall) hat das Verkehrsunternehmen den Aufgabenträger und den saarVV unverzüglich über die Ursache und die verkehrlichen Auswirkungen der Störung zu informieren. Sind Schulen von diesen Vorkommnissen betroffen, so sind diese ebenfalls zu informieren. Das Fahrpersonal hat die Fahrgäste über die Art und Ursache der Störung, ihre voraussichtliche Dauer und Auswirkungen sowie insbesondere über alternative Bedienungen zu informieren. Bei länger als 6 Stunden andauernden Betriebsstörungen hat das Verkehrsunternehmen die Fahrgäste analog zu den oben genannten Regelungen bei absehbaren Betriebsstörungen zu informieren.

### **3.2.4.2 Meldepflichten**

Bezüglich der Meldepflicht sehen der Landkreis Merzig-Wadern und der ZPS weitere Regelungen vor (Stand Juli 2017).

### **Lieferfristen und Meldepflicht bei Fahrplanänderungen**

Bei Änderungen des Fahrplans muss das Verkehrsunternehmen (VU) seiner Meldepflicht gegenüber dem Aufgabenträger und der Geschäftsstelle des ZPS nachkommen. Für die Erstellung gedruckter Fahrplanmedien ist das VU zuständig. Sofern der Aufgabenträger Fahrplanmedien erstellt (Fahrplanbuch auf Landkreisebene, Faltfahrpläne einzelner Linien etc.), besteht absprache- und termingerechte Lieferpflicht durch das VU, mindestens 10 Wochen vor dem geplanten Inkrafttreten.

Neben den Fahrplandaten, die die Geschäftsstelle des ZPS für die Fahrgastinformation, das Monitoring der Betriebsleistungen sowie die Planung von Verkehrserhebungen nutzt, werden außer Fahrplandaten auch geographische Daten (Fahrtrouten, Lage von Haltestellen) benötigt. Damit die Änderungen zum Fahrplanwechsel zeitgerecht

umgesetzt und über gedruckte und elektronische Ausgabemedien kommuniziert werden können, müssen die genehmigten Jahresfahrpläne 6 Wochen vor Inkrafttreten bei der Geschäftsstelle des ZPS vorliegen. Die Übermittlung erfolgt in elektronischer Form, die sich bzgl. Format, Schnittstelle usw. an die Bedürfnisse der ZPS-Geschäftsstelle anpasst.

Fahrplanänderungen, die nicht im Rahmen des großen, jährlichen Fahrplanwechsels stattfinden (dauerhafte unterjährige Änderungen, befristete Änderungen in Folge von Bauarbeiten, einmalige Sonderverkehre etc.) müssen zwecks Einarbeitung in die elektronische Fahrplanauskunft mindestens 2 Wochen vor Inkrafttreten entsprechend geliefert werden.

### **Meldepflicht beim Leistungsangebot**

Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, bis zum 31.03. jeden Jahres, kostenfrei die tatsächlich erbrachten Fahrleistungen des Vorjahres im Linienverkehr einschließlich regelmäßiger Verstärkerleistungen gegenüber dem Aufgabenträger vollständig zu melden.

### **Ermittlung und Weitergabe von Echtzeitdaten und Anschlusssicherung**

Die Information der Fahrgäste über das ÖPNV/SPNV-Angebot ist für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel von großer Bedeutung. Durch die Anwendung rechnergestützter Betriebsleitsysteme (RBL) werden die Anschlusssicherung und die Fahrgastinformation ermöglicht und unterstützt. Standards sind in einem gemeinsam beschlossenen Konzept „Saarland in Time“ verankert (Stand Juli 2017):

Die Übermittlung der Ist-Zeit Informationen muss gemäß der VDV-Spezifikation 453/454 erfolgen. Dies kann über ein eigenes Leitsystem (RBL bzw. ITCS) oder z. B. per Mandantschaft beim vorhandenen Leitsystem der Verkehrsunternehmen im saarVV erfolgen, was mit einmaligen und laufenden Kosten (u. a. Lizenzen) verbunden ist. Die übermittelten Ist-Daten müssen logisch zu den vorab gelieferten Sollfahrplandaten passen und den Fahrten eindeutig zuzuordnen sein. Die Verkehrsunternehmen sind für die Betriebsführung ihrer Leitsysteme und die Bereitstellung der Schnittstellendaten selbst verantwortlich bzw. müssen vor Betriebsaufnahme die nötigen Schritte zur Nutzung vorhandener Systeme (z. B. in Form einer o. g. Mandantschaft) vollziehen. Um eine konsistente, der betrieblichen Situation entsprechenden Fahrplanauskunft und Fahrgastinformation zu gewährleisten sind folgende VDV-Informationselemente zu übermitteln bzw. zu verarbeiten:

- Übermittlung von Pünktlichkeitsinfos, Fahrtausfällen etc.:  
VDV 454 AUS / REF AUS vom Leitsystem zu HAFAS (Saarfahrplan) mit 24 h Referenzdatengültigkeit und VDV-Datenstruktur „gesicherter Anschluss“ (Ges-Anschluss).
- Steuerung Dynamischer Fahrgastinfos und schnelle Abmeldung:

VDV 453 DFI vom Leitsystem zu HAFAS (Saarfahrplan); Gegenrichtung im Fall, dass Abfahrtsmonitore vom Leitsystem (stationär oder in Fahrzeugen) angesteuert werden sollen.

- Leitsystemübergreifende Anschlusssicherung:

VDV 453 ANS von HAFAS (saarfahrplan) zu Leitsystem und umgekehrt (einschl. Zeitfilter sowie Rückkanal zur Bestätigung). Umgekehrter Weg nötig für Anschlüsse von Fremdunternehmen als Abbringer für Fahrten des Leitsystems.

- Fahrzeugpositionen (z. B. zur Darstellung in Karte):

VDV 453 VIS, die VDV „FahrtID“ muss bei allen Diensten des VDV Schnittstellen bei gleichen Fahrten identisch sein.

### **Lichtsignalanlagen-Beeinflussung**

Im Bereich der Linienwege können die vorhandenen Lichtsignalanlagen (LSA) künftig evtl. durch Fahrzeuge des ÖPNV beeinflusst werden. Zur Erhöhung der Fahrplanstabilität wird eine Nutzung dieser vorhandenen Möglichkeiten angestrebt. Aufgrund der ggf. unterschiedlichen technischen Ausgestaltung der LSA sind die entsprechend zum Einsatz kommende Technik mit dem Aufgabenträger, Städten und Gemeinden abzustimmen und die technischen Voraussetzungen in den Fahrzeugen zu schaffen.

### **Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes**

Das Verkehrsunternehmen ist auf Basis der Kenntnisse „vor Ort“ zur kontinuierlichen Entwicklung von Vorschlägen zur Optimierung seiner Linienverkehre aufgerufen. Dies beinhaltet auch die Bewertung von Planungsvorschlägen des Aufgabenträgers hinsichtlich Umsetzbarkeit und ggf. die Benennung von Alternativen durch das Verkehrsunternehmen, inkl. der Prüfung vorgeschlagener Fahrwege und Fahrzeiten.

## **3.2.5 Anforderungen zu Tarif und Vertrieb**

### **3.2.5.1 Anwendung des Verbundtarifs**

Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich für Fahrten innerhalb des Saarlandes ausschließlich den saarVV-Tarif (Gemeinsame Beförderungsbedingungen, Tarifbestimmungen und Fahrpreise), alle im saarVV anerkannten Fahrkarten externer Anbieter (Anlage 2 und 3 der Tarifbestimmungen des saarVV, z. B. Saarland-Ticket der DB, Saarland Card der Tourismus Zentrale Saarland) und ihnen selbst genehmigte Haustarife (gemäß Anlage 4 der Tarifbestimmungen des saarVV) in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden. Soweit zwischen dem saarVV und seinen Nachbarverbänden Übergangstarife oder Anschlussstarifregelungen gelten, sind diese für die entsprechenden Fahrten ebenfalls anzuwenden. Die im Landkreis Merzig-Wadern zurzeit gültigen ÖPNV-Tarife sind in **Anlage 2** zusammengefasst (Stand Juli 2017).

Auf der Linie 216 (Wadern-Sitzerath/Hermeskeil) gilt bei Fahrten innerhalb des Saarlandes der saarVV-Tarif. Bei Fahrten innerhalb von Rheinland-Pfalz gilt entsprechend der Tarif des VRT. Für grenzüberschreitende Fahrten wird ein Haustarif der ORN GmbH angewendet.

Im grenzüberschreitenden Verkehr Saarland/Rheinland-Pfalz zum Großherzogtum Luxemburg gilt der Sondertarif SaarLux-Bus. Seitens des Großherzogtums wird zurzeit eine Überarbeitung des Tarifs geprüft.

Das Verkehrsunternehmen stellt den Vertrieb des Fahrscheinsortiments des saarVV und der bestehenden Haustarife, sowie ggf. den Vertrieb des Fahrscheinsortiments der Nachbarverkehrsverbände und Kooperationspartner über Fahrscheindrucker in den Bussen sicher.

### **3.2.5.2 Verkauf in den Fahrzeugen**

Über die Fahrscheindrucker sind alle relevanten Fahrscheine mit Gültigkeit von einem Monat oder kürzer zu vertreiben. Es ist die systembedingte Möglichkeit vorzusehen, Fahrscheine mit einer Frist von bis zu 30 Tagen vor einem Tarifwechsel parallel zum jeweils aktuell gültigen Tarif im Vorverkauf anzubieten.

Die Mindestanforderungen an die Fahrzeuge hinsichtlich des Vertriebs im Fahrzeug gemäß Anlage 1 sind zu beachten.

Beim Ausfall der Funktionsfähigkeit eines Fahrscheindruckers hat der Busfahrer Notfahrscheine auszugeben. Defekte Drucker und Entwerter sind unverzüglich, spätestens vor dem nächsten Einsatztag auszutauschen bzw. in Gang zu setzen.

Die aktuell notwendigen Geräte sind durch das Verkehrsunternehmen zu beschaffen. Eine ausreichende Anzahl von Ersatzgeräten ist vorzusehen.

## **3.2.6 Anforderungen zu Marketing und Kundenkommunikation**

### **3.2.6.1 Kontaktmöglichkeiten**

Das Verkehrsunternehmen ist für seine Kunden montags bis freitags mindestens in der Zeit von 8.00 bis 18.00 Uhr telefonisch erreichbar. Fundsachen können im gleichen Zeitfenster an einer für Kunden gut erreichbaren, durch das Unternehmen einzurichtenden Stelle abgeholt werden. Das Verkehrsunternehmen veröffentlicht zudem eine E-Mail- und eine Postadresse, über die Fahrgäste sich schriftlich an das Unternehmen wenden können.

### **3.2.6.2 Umgang mit Anregungen und Beschwerden**

Das Verkehrsunternehmen ist für die Behandlung von Anfragen, Anregungen und Beschwerden zuständig. Telefonische Anfragen, Anregungen und Beschwerden sind unverzüglich zu bearbeiten. Schriftlich eingegangene Anliegen sollen innerhalb von einer Woche final beantwortet werden. Soweit absehbar ist, dass dies in der vorgegebenen Zeit nicht möglich sein wird, erhält der Kunde eine Zwischennachricht, in der mitgeteilt wird, bis wann die Antwort erfolgen wird. Eine Bearbeitungszeit von mehr als zwei Wochen sollte nicht überschritten werden. Wurde das Anliegen zur Beantwortung vom Aufgabenträger an das Verkehrsunternehmen gesandt, ist zeitgleich mit dem Versand der Antwort an den Kunden eine Antwortkopie an den Aufgabenträger zu senden.

Mit dem Kunden- und Beschwerdemanagement des saarVV ist eng zusammenzuarbeiten.

### **3.2.6.3 Allgemeines Marketing**

Eine enge Zusammenarbeit des Verkehrsunternehmens mit den Aufgabenträgern in den Bereichen Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sowie die Beteiligung an der Gremienarbeit sind erwünscht. Zudem hat das Verkehrsunternehmen die Aufgabenträger bei der Durchführung von Marketing-Maßnahmen zu unterstützen. Eigene Marketing-Maßnahmen des Verkehrsunternehmens sind im Vorfeld mit den Aufgabenträgern abzustimmen.

### **3.2.6.4 Platzierung von saarVV-Hinweisen und saarVV-Werbemitteln**

Es sind geeignete Möglichkeiten zur Veröffentlichung von Hinweisen und Werbemitteln in den Fahrzeugen vorzuhalten (vgl. Anlage 1).

### **3.2.6.5 Presse- und Öffentlichkeitsarbeit**

Das Verkehrsunternehmen unterstützt die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Aufgabenträger und teilt mögliche Änderungen im Fahrplan rechtzeitig mit. Über Pressemitteilungen der Verkehrsunternehmen werden die Aufgabenträger rechtzeitig vor der Veröffentlichung informiert.

### **3.2.6.6 Unterstützung der Aufgabenträger bei der Bewerbung von veränderten Verkehrsangeboten**

Die Neuordnung von Verkehrsangeboten ist ein Anlass, den öffentlichen Nahverkehr wieder verstärkt in das Bewusstsein der Öffentlichkeit zu rücken. Der Umfang der werblichen Aktivitäten ist dabei von der Bedeutung der Maßnahme für das Verkehrsnetz abhängig. Die Arbeitsteilung zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern wird deshalb in jedem Einzelfall neu abgestimmt.

## **3.2.7 Anforderungen zu Verbundeinnahmen und Einnahmensicherung**

Für die Einnahmenmeldungen und Einnahmenabrechnungen gelten die Vorgaben des saarVV.

### **3.2.7.1 Verkehrserhebungen**

Verkehrserhebungen der Aufgabenträger an Haltestellen und in den Fahrzeugen werden von den Verkehrsunternehmen sowie deren Auftragsunternehmen geduldet und unterstützt. Dies gilt auch für Linienabschnitte außerhalb des Verbundgebietes, die zur validen Erfassung des ein- und ausbrechenden Verkehrs in die Erhebungen einbezogen werden müssen. Bei der Erhebungsplanung unterstützt das Verkehrsunternehmen den Aufgabenträger bei Bedarf durch Offenlegung betrieblicher Daten und Besonderheiten. Dies gilt auch für Fahrzeugumläufe.

Das Erhebungspersonal der Aufgabenträger mit gültigem Zählerausweis wird unentgeltlich in den Bussen und Bahnen der Verkehrsunternehmen auf den, das Verkehrsgebiet berührenden Linienverkehren, ggf. auch über die Verbundgrenze hinweg, befördert.

### **3.2.7.2 Fahrscheinkontrollen**

Die Einnahmensicherung obliegt dem Verkehrsunternehmen. Das Verkehrsunternehmen hat die dazu vorgegebenen Prüfquoten einzuhalten. Die genauen Vorgaben zur Einnahmensicherung sind der Anlage 3 zu entnehmen und zu beachten.

### **3.2.7.3 Unterstützung bei der Aufklärung von nicht plausiblen Ergebnissen**

Um Erhebungsergebnisse zu plausibilisieren, benötigen die Aufgabenträger in Einzelfällen Daten zu Ticketverkäufen, die sich auf bestimmte Linien und Zeitabschnitte beziehen. Bei Bedarf stellt das Verkehrsunternehmen diese Daten zur Verfügung. Auch darüber hinaus unterstützt das Verkehrsunternehmen die Aufgabenträger bei der Ursachenforschung, falls Erhebungen zu nicht plausiblen Ergebnissen führen.

## **3.2.8 Anforderungen zu Sozialstandards**

Solange der Wettbewerb auf dem liberalisierten ÖPNV-Markt in der Europäischen Union noch nicht zu vergleichbaren Bedingungen geführt hat, gefährdet das Kostengefälle der Anbieter insbesondere die mittelständischen Verkehrsunternehmen in Deutschland. Es besteht die Gefahr, dass Beschäftigte in Arbeitsverhältnisse mit unzureichender Entlohnung gedrängt werden.

Vor diesem Hintergrund hat der saarländische Landtag im Februar 2013 ein neues Tariftreue- und Vergabegesetz verabschiedet. Dieses Gesetz legt eine verbindliche Lohnuntergrenze von 8,84 Euro brutto pro Stunde (seit 1. Januar 2017) fest und greift ab einem Auftragswert von 25.000 Euro netto.

Nach §3 Absatz 2 Saarländisches Tariftreuegesetz (STTG) genügt hinsichtlich der Tariftreuregelung im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) die Zahlung der Tarifentgelte Bezug nehmend auf einen im Saarland für diesen Bereich geltenden Tarifvertrag.

**Anlage 4** beinhaltet die zugrunde gelegte Erklärung zu Tariftreue und Mindestentlohnung. Sie ist bei der Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verkehre auf der Basis des vorliegenden Nahverkehrsplanes anzuwenden. Weitergehende Vorgaben werden im Rahmen der jeweiligen Ausschreibungen und Vergabeverfahren geregelt.

### 3.3 Linienbündelung ab Januar 2020

Die Genehmigungslaufzeiten eines Großteils der bestehenden Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG im Landkreis Merzig-Wadern enden im Jahr 2019. Der Landkreis bereitet deshalb mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan die erforderliche Neuregelung des ÖPNV ab Januar 2020 vor.

Teilweise müssen hierzu noch Genehmigungslaufzeiten harmonisiert werden (ALiTa Merzig, Linien 212 und 227). Die Genehmigungen der Nikolaus Kirsch GmbH für die Linien 224, 225 und 226 sind noch bis 2024 gültig, die der Linie 215 noch bis 2027. Diese Linien können voraussichtlich erst zu einem späteren Zeitpunkt in die geplanten Bündel integriert werden.

Der Nahverkehrsplan legt vorrangig fest, wie die geplanten Nahverkehrslinien optimal zu Linienbündeln zusammengefasst werden. Ziel ist dabei, dass nicht nur das öffentliche Verkehrsinteresse der beteiligten Aufgabenträger durch eine verkehrsgünstige, flächendeckende Bedienung erfüllt wird. Die Linienbündelung erfolgt vor allem auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Ertragreiche Linien werden mit schwächeren Linien so zusammengefasst, dass Linienbündel entstehen die eigenwirtschaftlich sind oder mit niedrigen Ausgleichszahlungen betrieben werden können.

Gleichzeitig verhindert die Linienbündelung, dass einzelne ertragsstarke Linien isoliert eigenwirtschaftlich beantragt werden können („Rosinenpickerei“) und die defizitären Linien durch die Aufgabenträger finanziert werden müssen.

Der Landkreis Merzig-Wadern hat das Interesse, die vorgesehenen Linienbündel möglichst eigenwirtschaftlich, d. h. ohne laufende Kosten für den Landkreis, zu vergeben. Weiterhin wird die Verkehrsleistung der Linienbündel so zugeschnitten, dass sie auch von mittelständischen Verkehrsunternehmen betrieben werden können. Damit eröffnet sich auch den privaten Unternehmen im Landkreis die Chance, am Vergabewettbewerb teilzunehmen.

**Tabelle 43: Linienbündel im Landkreis Merzig-Wadern ab 2020**

Linienbündel	Korridor	Aktuelle Linien	Aktuelle Leistung (Fahrplan-Km) im Normjahr
West	Perl, Mettlach, Merzig	207, 210, (215)	682.806 (748.427)
Mitte	Beckingen, Merzig, Losheim	201, 202, 203, 222, 223, (224), (225), (226)	461.491 (764.177)
Ost	Wadern, Weiskirchen, Nunkirchen, Losheim	204, 216, 218, 219, 221, 227, 228, 232	435.987
R 1	Merzig, Losheim, Weiskirchen, Wadern	RegioBus-Linie R1	482.949

Die in ( ) gesetzten Linien der 215, 224, 225, 226 haben eine Genehmigung bis 2024 bzw. 2027

Die in ( ) gesetzten Km-Werte zeigen die Kilometerleistung der Bündel inklusive der in ( ) gesetzten Linien

Für die Zeit ab Januar 2020 haben der Landkreis Merzig-Wadern und der ZPS einvernehmlich 4 Linienbündel gebildet, die jeweils in einem gesonderten Verfahren wettbewerblich vergeben werden sollen. Tabelle 43 gibt einen Überblick über die vorgesehenen Linienbündel

- Merzig-Wadern West,
- Merzig-Wadern Mitte,
- Merzig-Wadern Ost und
- RegioBus-Linie R1.

Neben dem Verkehrskorridor werden die zugehörigen Linien (Liniennummern Stand 07/2017) und die Verkehrsleistung im Normjahr genannt.

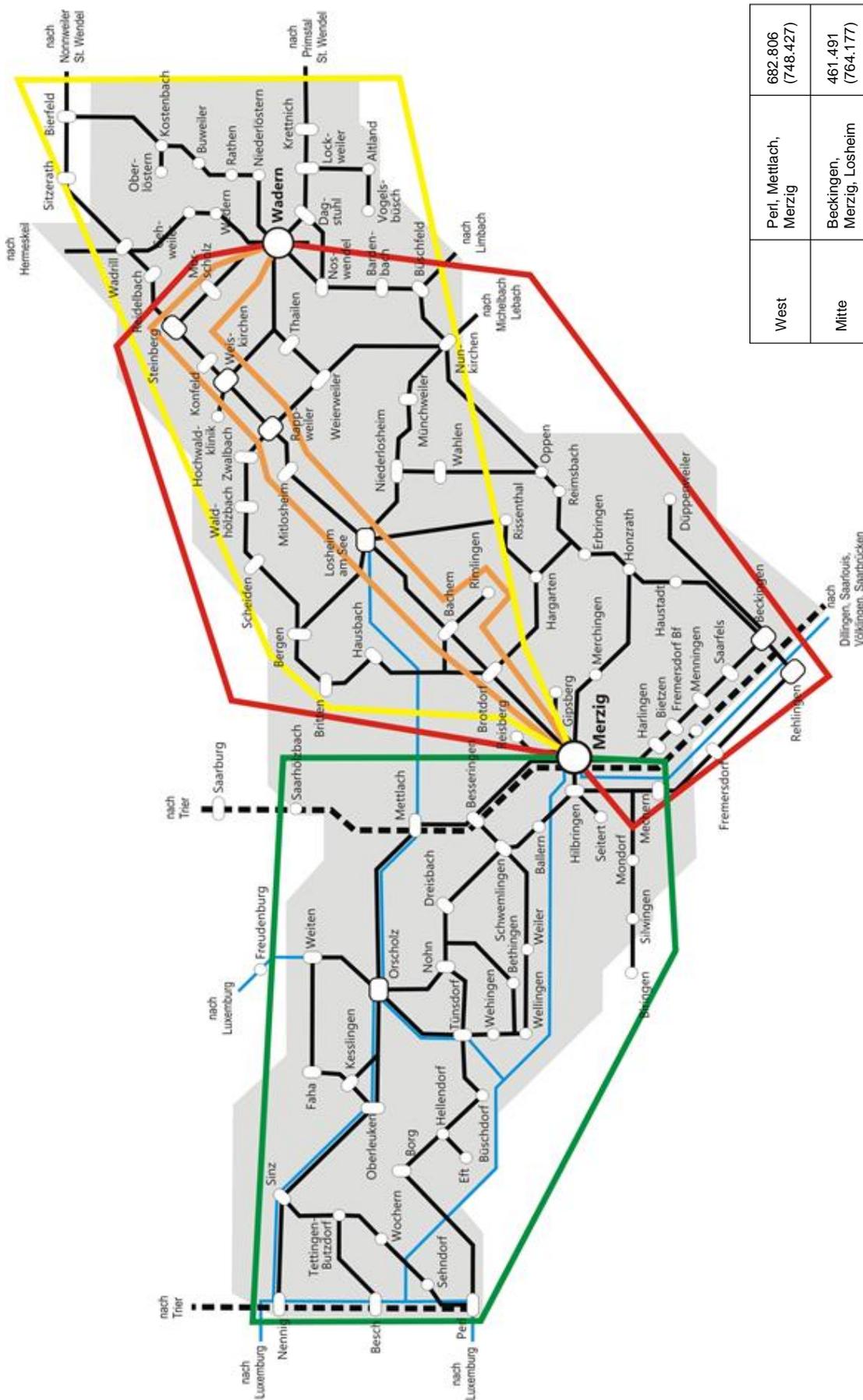
Das Linienbündel R1 verbleibt in der Aufgabenträgerschaft des ZPS und wird von diesem eigenständig betreut und wettbewerblich vergeben. Hierfür gelten vom ZPS gesondert aufzustellende Regelungen. Bei der Vergabe ihrer Linienbündel beachten beide Aufgabenträger gegenseitig die Belange des jeweils anderen.

Abbildung 36 veranschaulicht die räumliche Verteilung der Linienbündel anhand ihrer geographischen Lage im Landkreis.

Mit der geplanten Linienbündelung soll ein Verkehrskonzept umgesetzt werden, das unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Zwänge von folgenden Zielsetzungen ausgeht:

- Integrierte Verkehrsbedienung, Hebung von wirtschaftlichen Synergien, Verbesserung der Gesamtwirtschaftlichkeit, Abbau von Parallelverkehren, Berücksichtigung mittelständischer Interessen und funktionaler Zusammenhang der Teilnetze West, Mitte und Ost.
- Regelmäßiges Verkehrsangebot zwischen 6 und 19 Uhr unter besonderer Berücksichtigung der Belange der Schülerbeförderung
- möglichst 1-Stunden-Takt auf Hauptachsen
- Sicherstellung der Belange des Schülerverkehrs und ggf. Anpassung an veränderte Schulzeiten (s. o.)
- Angebot für Pendler auch an schulfreien Tagen
- Ergänzung des Linienangebotes durch bedarfsorientierte Verkehre (z. B. Rufbus, Anruf-Sammeltaxi, Anruflinientaxi, Marktbus usw.)

Abbildung 36: Linienbündelung im Landkreis Merzig-Wadern



West	Perf. Mettlach, Merzig	682.806 (748.427)
Mitte	Beckingen, Merzig, Losheim	461.491 (764.177)
Ost	Wadern, Weiskirchen, Nunkirchen, Losheim	435.987
R 1	Merzig, Losheim, Weiskirchen, Wadern	482.949

Die in ( ) gesetzten Werte zeigen die Kilometerleistung der Bündel inklusive der Linien 215, 224, 225 und 226

- Linienbündel Mitte: Linien 201, 202, 203, 222, 223, (224), (225), (226)
- Linienbündel R1: Linie R1
- Linienbündel West: Linien 207, 210, (215);
- Linienbündel Ost: Linien 204, 216, 218, 219, 221, 227, 228, 232
- Schienspersonennahverkehr
- Buslinien
- SaarLuxBus

### 3.4 Finanzierung

Der Landkreis Merzig-Wadern erwartet und befürwortet für die Umsetzung seines Verkehrskonzeptes eigenwirtschaftliche Antragstellungen von Verkehrsunternehmen. Ziel ist die Umsetzung der vorliegenden Planungen zu für die Allgemeinheit geringstmöglichen Kosten.

Alle Bewerberunternehmen (ob eigenwirtschaftlich oder gemeinwirtschaftlich) haben sich an die Vorgaben des Nahverkehrsplanes und der Vorabveröffentlichungen im Supplement zum Amtsblatt der EU zu halten. Gehen keine eigenwirtschaftlichen Anträge ein, erfolgt die Vergabe im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge.

Ein erfolgreiches Mobilitätsangebot braucht Ortskenntnis und Kundennähe. Der Landkreis möchte die lokalen Ebenen und die ortsansässigen Unternehmen in die Verkehrs- und Angebotsplanung einbeziehen, um die bestmögliche Lösung zu finden. Der Landkreis legt im vorliegenden Nahverkehrsplan fest, welche Standards als Mindestanforderung einzuhalten sind. Grundlage für die Mindestfahrleistung auf den Linien ist der Fahrplan, Stand Dezember 2017. Bei Veränderung der Schülerzahlen ist die Fahrleistung jedoch vom Verkehrsunternehmen (für den Landkreis kostenneutral) anzupassen.

Wenn eine Ausgleichsleistung, beispielsweise über eine allgemeine Vorschrift in Anspruch genommen wird, oder eine Vergütung durch den Aufgabenträger gezahlt wird, ist bei der Ausgestaltung der Verkehre durch das/die VU stets die Lösung zu wählen, die beim Aufgabenträger zu den geringsten Kosten führt.

### 3.5 Planungsperspektive

Der öffentliche Nahverkehr muss als Instrument der Daseinsvorsorge unter den gegebenen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ein Maximum an Nutzerfreundlichkeit gewährleisten, zumal die Ansprüche der Nutzer, z. B. vor dem Hintergrund des demographischen Wandels, ständig steigen. Somit muss das Angebot in regelmäßigen Abständen geprüft und weiter entwickelt werden. Der Landkreis Merzig-Wadern plant deshalb schon heute die **Fortschreibung des vorliegenden Nahverkehrsplanes**.

Eine zentrale Herausforderung bilden dabei die gesetzlichen Vorgaben zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis zum 01. Januar 2022.

Im Landkreis Merzig-Wadern erscheint darüber hinaus eine Reform der Linienstruktur in den kommenden Jahren erforderlich. Es geht um eine Entflechtung flächig verkehrender Linien mit vielen unterschiedlichen Fahrwegen. Insbesondere die Linien 201, 204, 207, 210 und 216 haben Potential zur Entflechtung und damit zur effizienteren und verständlicheren Strukturierung der Linienhierarchien und des Liniennetzes. Angebotsorientiert bediente Hauptachsen, bedarfsgerecht versorgte Nebenachsen und Ergänzungsachsen sollen klarer herausgearbeitet werden. Alternative Bedienformen bieten insbesondere auf den Ergänzungsachsen ein adäquates und zeitgerechtes Mittel für eine kostengünstige Bedienung. Sie sind weiter zu entwickeln.

Die Umsetzung der Planungsziele kann nur gelingen, wenn dabei die Laufzeiten der vorhandenen Liniengenehmigungen beachtet und harmonisiert werden. Das betrifft vorrangig die Linien 215, 224, 225 und 226, die erst nach Ablauf der aktuellen Genehmigungen wie vorgesehen in die Linienbündel West und Mitte integriert werden können.

Kommunen, die bereits über ein eigenes kommunales Ergänzungsangebot verfügen (z. B. Wadern, Losheim am See) müssen ihre Angebote in das vorgegebene Planungsszenarium des Landkreises integrieren. Für die wettbewerbliche Vergabe dieser Verkehre und für die Erlangung einer personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung sind sie nach der VO (EG) 1370/2007 und dem PBefG ohnehin zur Zusammenarbeit mit dem zuständigen Aufgabenträger verpflichtet.

Neben der Durchplanung der Verkehrsbeziehungen trägt auch eine bessere Systematisierung der Linienbezeichnungen zur Verbesserung der Verständlichkeit und zum Abbau von Zugangshindernissen bei. Ein gutes Beispiel hierfür ist die Aufteilung der „Flächenlinie“ 205 in die Linien 224, 225 und 226. Durch sachgerechte Aufgliederung weiterer Flächenlinien und Bildung bestimmter Nummerngruppen für bestimmte Bereiche oder Zielgruppen sind weitere Verbesserungen möglich. Dabei ist auf gewachsene Strukturen und Gewohnheiten der Stammfahrgäste zu achten.

Der positiven touristischen Entwicklung im Landkreis soll durch öffentliche Verkehre Rechnung getragen werden, die die touristischen Mobilitätsbedürfnisse befriedigen. Die Anbindung der Schwerpunkte Orscholz, Stausee Losheim und Römische Villa Perl-Borg an Wochenenden soll hierbei mit hoher Priorität geprüft werden. Dabei können Saisonverkehre eine Rolle spielen.

Um die Qualität des Angebotes wie im vorliegenden Nahverkehrsplan beschrieben zu sichern, behält sich der Landkreis Qualitätskontrollen vor. Im Rahmen der Vorabveröffentlichung und der wettbewerblichen Vergaben können zur Unterstützung Vertragsstrafen bei Nicht-Einhaltung von Vergabekriterien festgesetzt werden. Einzelheiten werden in den jeweiligen Verfahren geregelt.

Es ist beabsichtigt, zukünftig einen Fahrgastbeirat auf Landkreisebene einzurichten und bei Bedarf Fahrplankonferenzen abzuhalten.

Es wird angestrebt, zukünftig freies WLAN in den Linienbussen anzubieten.

Ab dem Fahrplanwechseltermin 10.12.2017 wird zukünftig ein Kreisfahrplan mit Liniennetzplan vom Aufgabenträger herausgegeben.

## **Anlagenverzeichnis**

**Anlage 1 Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen an Fahrzeuge**

**Anlage 2 SaarVV-Tarif, Haus- und Sondertarife im Landkreis Merzig-Wadern**

**Anlage 3 Einnahmensicherung**

**Anlage 4 Verpflichtungserklärung zur Tariftreue und Mindestentlohnung für die Vergabe von öffentlichen Aufträgen im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehr**

## Anlage 1:

### Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen an Fahrzeuge

Erläuterung zu den Fahrzeugkategorien: A, B, C wie in Kapitel 3.2.1 dargestellt,

R = Anforderungen des ZPS an Fahrzeuge auf den RegioBus-Linien.

Nr.	Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen	Fahrzeugkategorie			
		A	B	C	R
<b>Technische Merkmale</b>					
1	Fahrzeuge mit Wegfahrsperr (Türsicherung)	X	X	X	X
2	Anbringung funktionsfähiger, gut erreichbarer und leicht erkennbarer (kontrastreicher) Haltewunschtasten im Fahrgastraum an Haltestangen (von jeder 2. Sitzreihe erreichbar)	X	X	X	
3	Von jedem Sitzplatz aus muss eine Haltewunschtaste gem. Punkt 2 erreichbar sein, durch Befestigung an vertikalen Stangen oder an der Seitenwand.				X
4	Bordmikrofon am Fahrerarbeitsplatz und Lautsprecheranlage im Innenraum für Ansagen an Fahrgäste	X	X	X	X
5	Es ist eine Rampe oder ein Hublift für mobilitätseingeschränkte Personen an der doppelt breiten Tür, mit direktem Zugang zur Sondernutzungsfläche vorzuhalten. Diese/r ist an den Haltestellen auf Anforderung durch mobilitätseingeschränkte Personen einzusetzen.	X	X		X
6	Alle Fahrzeuge sind an der Einstiegsseite mit einer Absenkanlage (Kneeling) entsprechend den aktuellen VDV-Richtlinien 230 bzw. 231 auszustatten. Ausnahmen bei Kleinbussen in begründeten Fällen zulässig.	X	X		X
7	Meldetaster für mobilitätseingeschränkte Personen, außen nahe der Tür in der Fahrzeugmitte sowie im Fahrzeuginneren im Bereich der Sondernutzungsfläche	X	X		X
8	Ausreichende Innenraumbelichtung (Lesen jederzeit möglich, außer Blendung des Fahrers gefährdet die Sicherheit), zusätzliche Ausleuchtung der Ein- und Ausstiege bei geöffneter Tür (z.B. durch Spots oder Trittstufenleuchten)	X	X	X	X
9	Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrzeugführer und Betriebsleitstelle des Betreibers (Betriebsfunk oder Mobilfunk)	X	X	X	X
10	Neufahrzeuge haben über ein eingebautes Zählsystem zu verfügen, was die aufbereitete Lieferung der Zähldaten in einem allgemein lesbaren Format beinhaltet				X

Nr.	Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen	Fahrzeugkategorie			
		A	B	C	R
11	Aufgrund der Höhenunterschiede im Nordsaarland wird Winterbereifung gefordert.				X
<b>Fahrzeuginnenausstattung und Fahrgastkomfort</b>					
12	Die Inneneinrichtung muss die Richtlinie 2001/85/EG erfüllen.	X	X	X	X
13	Senkrechte und/oder waagerechte Haltestangen und Haltegriffe. An Fahrgastsitzen ohne Haltestangen: Anbringung von Haltegriffen auf beiden Seiten des Ganges, für stehende Fahrgäste gut erreichbar.	X	X	X	X
14	Fensterschutzstange oberhalb der Fensterbrüstung im Bereich der Mehrzweckfläche	X	X		X
15	Einheitliche Fahrgastsitze mit Polster- und Stoffbezügen. Keine Hartschalensitze ohne Polsterung.	X	X		X
16	Im Fahrzeug müssen ohne Podeste erreichbare Sitze vorhanden sein.				X
17	Mindestsitzabstand: 680 mm	X	X		X
18	Maximal 4 Sitze gegen die Fahrtrichtung (z.B. 2 Sitzgruppen im vorderen Fahrzeugteil), Konferenzbestuhlung ist nicht zugelassen.				X
19	Kontrastreiche Innenraumgestaltung (Sitze, Haltestangen...) zur besseren Orientierung von sehbehinderten Fahrgästen, ab 2022 nach DIN 32975	X	X		X
20	Ausreichende Mehrzweckfläche zum Abstellen von Rollstühlen, Rollatoren, Kinderwagen und Fahrrädern in der Fahrzeugmitte im Bereich der 2. Tür, Stehplätze für ca. 6 Personen pro m <sup>2</sup> .	X	X	X	X
21	Heizung im Fahrgastraum und am Platz des Fahrzeugführers	X	X	X	X
22	Ausreichende Belüftungsmöglichkeiten im Fahrgastraum und am Platz des Fahrzeugführers über Notausstiegsluken und Klappfenster	X	X	X	X
23	Ausreichend dimensionierte und regelmäßig gewartete Klimaanlage für Fahrerplatz und Fahrgastraum gemäß VDV-Schrift 236 mit gleichmäßiger Temperaturverteilung	X	X		X
<b>Umweltstandards</b>					
24	Einhaltung der jeweils gültigen EURO-Abgasnormen zum Zeitpunkt der Erstzulassung, mindestens Euro IV		X	X	X
25	Neufahrzeuge müssen zum Zeitpunkt der Erstzulassung der neuesten EU-Abgasnorm entsprechen	X			X

Nr.	Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen	Fahrzeugkategorie			
		A	B	C	R
26	Die Fahrzeuge müssen mit einer angemessenen Motorleistung (gem. §35 StVZO) entsprechend den topographischen und betrieblichen Gegebenheiten sowie der Fahrplanvorgaben ausgestattet sein.	X	X	X	X
27	Motorraumkapselung zur Dämpfung der Fahrgeräusche. Fahrzeuge bei denen dies baubedingt nicht möglich: zur Fahrgeräuschdämmung Begrenzung der Dezibel-Zahl auf 80dB (A) (DIN ISO 362)	X	X		X
28	Möglichkeit des Einsatzes von alternativen Antriebsarten (Elektromotor, Hybridtechnologie) je nach Anforderungsprofil und technisch-wirtschaftlichen Gegebenheiten				X
<b>Fahrgastinformation am Fahrzeug</b>					
29	Linienbeschilderung außen (frei programmierbar und alphanummerisch als LED- oder elektronische Vollmatrixanzeige, bei Dunkelheit beleuchtet, kontrastreich und gut lesbar): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeugfront und Einstiegsseite: Liniennummer, Fahrtziel</li> <li>• Fahrzeugheck: Liniennummer</li> </ul>	X	X		
30	Linienbeschilderung außen analog Punkt 29: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Front mit Liniennummer und Fahrtziel,</li> <li>• Einstiegsseite mit Liniennummer, Fahrtziel und Fahrweg / wichtigen Unterwegshalten (dynamisch zu gestalten, bereits angefahrne Ziele dürfen nicht mehr angezeigt werden),</li> <li>• Heck mit Liniennummer,</li> <li>• bei Neufahrzeugen zusätzlich Fahrerseite mit Liniennummer</li> </ul>				X
31	Linienbeschilderung außen (Liniennummer, Fahrtziel) nach BOKraft, kontrastreich und gut lesbar			X	
32	Anbringung eines Aufklebers „Einstieg nur vorne“ an den mittleren und hinteren Türen	X	X	X	X
33	Keine Anzeige des Schulbussymbols bei im Fahrplan veröffentlichten Fahrten	X	X	X	
34	Außengestaltung der Fahrzeugfront im saarVV-Design mit saarVV-Logo	X	X		X
35	Einheitliche Grundfarbe der Fahrzeugaußenfläche				X
36	Ein Auftragsunternehmen hat auf den Fahrzeugen einen Hinweis anzubringen, dass es im Auftrag des Inhabers der Linienverkehrsgenehmigung verkehrt (Bsp. Steckschild oder Aufkleber an der Front).	X	X	X	X

Nr.	Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen	Fahrzeugkategorie			
		A	B	C	R
37	Keine Ausstattung mit Logos, Banderolen etc. anderer Verkehrsverbände	X	X	X	X
38	Werbung an den Außenflächen nach Absprache möglich, Inhalte sind mit Aufgabenträger abzustimmen. Es muss die Möglichkeit bestehen, auf einzelnen Fahrzeugen Werbung des Aufgabenträgers mietfrei anzubringen.				X
39	Keine Beklebung der Fensterscheiben. Ausnahmen: Fensterscheibe im Fahrzeugheck und einzelne punkt- oder strichförmige Fortsetzungen einer möglichen Werbung auf den Seitenflächen, nicht mehr als 5% der Gesamtfensterfläche.	X	X		X
40	Rechtzeitige, akustische und gut verständliche Haltestellenansage (bei Störung der automatischen Ansagefunktion: Haltestellenausruf über Mikrofon durch Fahrer)	X	X		X
41	Optische Haltestellenanzeige, mindestens Anzeige der nächsten Haltestelle		X		X
42	Eine Wagen-Hält-Anzeige muss jederzeit funktionsfähig und aus dem gesamten Fahrzeug einsehbar sein.	X	X	X	X
43	Multifunktionsanzeiger (TFT-Bildschirm) mit Anzeige von nächster Ausstiegshaltestelle, der zwei Folgehaltestellen und Endstation. Installation der Anzeige im vorderen Fahrzeugbereich mittig im Dachquerkanal, für Fahrgäste gut einsehbar Nutzung zu anderen Zwecken (Fremdwerbung) grundsätzlich nicht gestattet, Freigabe möglicher Inhalte des Auftraggebers, Verbundes oder in Abstimmung mit dem Auftraggeber möglich.	X			X (Neufzg.)
44	Anbringen eines Hinweises auf Pflicht zum Mitführen einer gültigen Fahrkarte, mit Information über das erhöhte Beförderungsentgelt	X	X	X	
45	Kennzeichnung von 4 geeigneten Plätzen für Schwerbehinderte				X
46	2 Klapprahmen für Plakate in A2 Hochformat hinter dem Fahrer und im Bereich der Mehrzweckfläche	X			X
47	Prospekthalter / Informationskasten in A5 für aktuelle Informationen im Einstiegsbereich	X			X

Nr.	Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen	Fahrzeugkategorie			
		A	B	C	R
<b>Vertrieb im Fahrzeug</b>					
48	Ausstattung der Linienbusse mit den aktuell notwendigen Verkaufs- und Kontrollgeräten (personalbediente Fahrscheindrucker, E-Ticket-Lesegeräte) Notwendige Geräte sind durch das Unternehmen zu beschaffen	X	X	X	X
49	Behebung von Gerätestörungen an den aktuell notwendigen Verkaufs- und Kontrollgeräten vor dem nächsten Einsatztag durch das VU Entsprechende Reserve- und Ersatzteilhaltung durch das VU	X	X	X	X
50	Es wird eine RBL-Vollausstattung mit Datenübermittlung nach VDV-Standards 453/454 inklusive interner und externer Anschlusssicherung gefordert. Die Bordrechner müssen in der Lage sein, Echtzeitdaten gemäß Anforderungen der landesweiten Datendrehscheibe („Saarland in Time“) an die Ist-Zeit-Fahrplanauskunftssysteme zu liefern. Sie sind funktionsfähig zu halten und müssen betrieben werden.	X	X	X	X
<b>Wartung und Sauberkeit der Fahrzeuge</b>					
51	Sauberer und gepflegter Zustand zu täglichem Betriebsbeginn (innen: besenreiner Fußboden, saubere und trockene Sitze, kaum sichtbare Abnutzungsspuren, keine groben Verschmutzungen; außen: saubere Fenster, Türen, Front und Seitenflächen), gut gelüftete Fahrzeuge	X	X	X	X
52	Abfallbehältnis vorhanden, Leerung mindestens einmal pro Einsatztag	X	X	X	X
53	Fristgerechte Durchführung der nach StVZO vorgeschriebenen Untersuchungen der Fahrzeuge	X	X	X	X
54	Funktionsfähigkeit und Einsatzbereitschaft aller relevanten Ausstattungsmerkmale zu Betriebsbeginn. Zügiger Austausch bei einem Defekt eines Gerätes oder des Fahrzeugs, spätestens vor dem nächsten Einsatztag, durch das VU	X	X	X	X
55	Klebrige oder abfärbende Rückstände und entfernbare Schmierereien sind bis spätestens Betriebsbeginn des Folgetages zu entfernen	X	X	X	X
56	Entfernung starker Verunreinigungen im Fahrzeug und Quellen unangenehmer Gerüche unverzüglich - soweit möglich - bereits durch den Fahrer	X	X	X	X

Nr.	Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen	Fahrzeugkategorie			
		A	B	C	R
57	Beseitigung von Grobverschmutzungen (z. B. herumliegende Getränkedosen oder Zeitungen) durch den Fahrzeugführer bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit	X	X	X	X
58	Fahrzeuge zu Betriebsbeginn innen und außen schadensfrei, Beseitigung etwaiger Unfallschäden an Karosserie und Lack innerhalb von 10 Werktagen Sofortige Beseitigung von Beschädigungen, die eventuelle Unfallgefahren darstellen können	X	X	X	X
59	Einsatz von Fahrzeugen mit aufgeschlitzten Sitzen, Beschädigungen von Wand- oder Deckenverkleidungen maximal noch zwei Tage nach Erkennen des Schadens	X	X	X	X
60	Unbeschädigte Aushänge des Aufgabenträgers / Verbundes Unverzögliche Erneuerung bei Beschädigungen	X	X	X	X

# Neue Tarife ab dem 1. Januar 2017\*

## Anlage 2: SaarVV-Tarif, Haus- und Sondertarife im Landkreis Merzig-Wadern

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

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

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

Preisstufen	1. Klasse Zuschlag DB/viexx – gültig ab 1. Februar 2017			Zusatzangebot	
	Einzelfahrkarte	Wochenkarte	Monatskarte	Jahreskarte Einmalzahlung	saarVV Card
0	1,60 €	7,70 €	24,80 €	248,00 €	
1	1,50 €	7,20 €	22,40 €	224,00 €	
2	1,90 €	9,70 €	29,60 €	296,00 €	
3	2,10 €	10,60 €	32,80 €	328,00 €	
4	2,80 €	12,70 €	40,90 €	409,00 €	
5	3,40 €	14,80 €	45,80 €	458,00 €	
6	4,00 €	18,20 €	54,80 €	548,00 €	
7	4,50 €	20,70 €	63,30 €	633,00 €	
8	5,00 €	23,80 €	73,00 €	730,00 €	
9	5,40 €	25,50 €	78,90 €	789,00 €	
10	5,80 €	27,60 €	85,40 €	854,00 €	

Alle Preisangaben sind Bruttopreise in Euro, inkl. gesetzlicher Umsatzsteuer

\* in Verbindung mit den geltenden Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen

\*\* gültig im gesamten saarVV-Netz



**Dreh- und Angelpunkt für unsere Fahrgäste**

**Das saarVV Call- & Abo-Center in Völklingen**

Seit 2016 bündelt der saarVV alle bisher dezentral organisierten Abo-Center der Verkehrsunternehmen im saarVV in einem gemeinsamen Call- & Abo-Center (mit Ausnahme der Saarbahn GmbH).

**saarVV Call- & Abo-Center**  
 Hohenzollernstraße 8, 66333 Völklingen  
 Tel.: 06898 500 4000, Fax: 06898 500 4100  
 E-Mail: service@saarVV.de  
 Mo. - Sa.: 6 Uhr - 19 Uhr, Sonn- und feiertags: 8 Uhr - 18 Uhr

Das saarVV Call- & Abo-Center ist nur telefonisch und per E-Mail erreichbar.

**Saarbahn Abo-Service**  
 Nassauer Straße 2-4, 66111 Saarbrücken,  
 Tel.: 0681 5003-354, abo@saarbahn.de, www.saarbahn.de  
 Der Abo-Service der Saarbahn GmbH ist wie folgt erreichbar:  
 Öffnungszeiten: Mo. - Do.: 8 Uhr - 16 Uhr, Fr.: 8 Uhr - 15 Uhr

Weitere Infos online unter [www.saarVV.de](http://www.saarVV.de) und [www.saarbahn.de](http://www.saarbahn.de)

**Fahrpreis ermitteln**

Das Saarland wurde zur Ermittlung des Fahrpreises in Waben unterteilt. Diese sind durch Wabennummern und Wabennamen gekennzeichnet. Jede Wabe entspricht einer Preisstufe.

Der Preis Ihrer Fahrkarte richtet sich danach, wie viele Waben Sie während einer Fahrt durchfahren. Start- und Zielwabe werden mitgezählt. Bei Umwegen sind alle tatsächlich durchfahrenen Waben zu zählen. Jede Wabe zählt jedoch nur einmal, egal wie oft Sie diese durchfahren.

**So zählen Sie richtig**

**Beispiel 1:** Von Hilbringen (Wabennummer 231) zum Bahnhof in Dillingen (Wabennummer 411): Von Hilbringen geht es mit dem Bus zum Bahnhof nach Merzig. Hier fahren Sie weiter mit der Bahn bis Dillingen Bahnhof. Sie durchqueren insgesamt 4 Waben (231, 237, 211, 411) und lösen deshalb eine Fahrkarte der Preisstufe 4. Sie haben alternativ die Möglichkeit, diese Strecke nur mit dem Bus zurückzulegen. Dabei durchfahren Sie ebenfalls 4 Waben und lösen eine Fahrkarte der Preisstufe 4. Sie können auf dieser Strecke also zum gleichen Preis Bus und Bahn fahren - einfach wie Sie möchten.

**Beispiel 2:** Vom Bahnhof St. Wendel (Wabennummer 671) zum Bahnhof Ottweiler (Wabennummer 351): Mit dem Zug von St. Wendel Bahnhof nach Ottweiler Bahnhof durchfahren Sie 2 Waben (671 und 351). Sie lösen deshalb eine Fahrkarte der Preisstufe 2. Fahren Sie jedoch von St. Wendel Bahnhof mit dem Zug nach Oberlinxweiler und steigen dort um in den Bus über Remmesweiler und Mainzweiler zum Bahnhof Ottweiler, durchqueren Sie 3 Waben (671, 679 und 351) und müssen eine Fahrkarte der Preisstufe 3 lösen.

**Großwaben**

Sonderregelung für die Großwaben Saarbrücken (111) und Völklingen (191): Im Wabenplan sind die Großwaben grün/gelb schraffiert. Bei Fahrten innerhalb der Großwaben Völklingen oder Saarbrücken gilt die Preisstufe 0.

**Großwabe Saarbrücken (111):** Bei Fahrten aus, durch oder in die Großwabe Saarbrücken (111) zählt die Großwabe Saarbrücken als 2 Waben. Beispiel: Für die Strecke Saarbrücken Hauptbahnhof nach Sulzbach Bahnhof (181) zählen Sie insgesamt 3 Waben: 2 Waben für die Großwabe Saarbrücken und 1 Wabe für Sulzbach.

**Großwabe Völklingen (191):** Bei Fahrten aus, durch oder in die Großwabe Völklingen wird nur 1 Wabe gezählt. Beispiel: Für die Strecke Völklingen nach Saarbrücken Hauptbahnhof (111) zählen Sie insgesamt 3 Waben: 1 Wabe für die Großwabe Völklingen und 2 Waben für die Großwabe Saarbrücken.

Wabe Saargemünd (911): Der saarVV-Tarif gilt auf der Schienenstrecke bis Saargemünd nur in der Saarbahn.

**Legende**

	491	Wabennummer
		Ort/Ortsteil
		Ort/Ortsteil mit Saarbahn-Halt
		Ort/Ortsteil mit DB-Halt
		Wabennamen
		Stadt/Wabennamen
		Fahrziel außerhalb saarVV
		Angrenzende Länder und Verkehrsverbünde

**Flexibel mobil!**

EINES UNSERER VIELFAHRER-ANGEBOTE

BürgerTicket



Für alle, die dann mal weg sind!



**Ein Land - ein Ticket**



Die landesweite Fahrplanauskunft mit Tarifauskunft unter [www.saarVV.de](http://www.saarVV.de)

saarVV Call- & Abo-Center  
 Tel.: 06898 500 4000

Es gelten die Tarifbestimmungen und die Beförderungsbedingungen des saarVV. Für Druckfehler, Irrtümer und Änderungen wird nicht gehaftet.

**Wabenplan**

IMMER UMWELTFREUNDLICH UND GÜNSTIG UNTERWEGS.

2017





### Einzelfahrkarten

Mit Einzelfahrkarten können Sie direkt losfahren. Sie gelten für eine Fahrtrichtung und sind für den sofortigen Fahrtantritt bestimmt. Sie erhalten sie an den Fahrkartenautomaten oder direkt beim Busfahrer. Als Inhaber einer BahnCard können Sie eine ermäßigte „Einzelfahrkarte BahnCard“ erwerben. Wenn Sie eine Zeitkarte besitzen, können Sie deren Geltungsbereich mit einer Einzelfahrkarte einfach erweitern: Diese Anschlussfahrkarte muss für die Waben erworben werden, die zusätzlich befahren werden. Bitte lösen Sie diese vor Fahrtantritt oder noch innerhalb des Geltungsbereiches Ihrer Zeitkarte.

### Die saarVV Card

Für alle, die sporadisch losziehen: Mit der saarVV Card sparen Sie fast 24% bei jeder Einzelfahrt im ganzen saarVV-Netz. Sie können sie bequem in den Kundenzentren der Verkehrsunternehmen erwerben. Die ermäßigten Einzelfahrscheine lösen Sie weiterhin direkt beim Fahrer oder an den Fahrkartenautomaten. Die Karte gilt ein Kalenderjahr lang. Und das Beste daran: Sie können sie mit Ihren Freunden oder Ihrer Familie teilen!

### Tageskarten

#### Einzeltageskarte

Mit einer Einzeltageskarte sind Sie im jeweiligen Geltungsbereich einen ganzen Tag lang mobil – bis zum Betriebsende.

### Gruppentageskarte

Mit der Gruppentageskarte können Sie beliebig oft im jeweiligen Geltungsbereich fahren – und zwar den ganzen Tag lang! 1 Gruppentageskarte gilt für max. 5 Personen. Dabei wird jeder Erwachsene mitgezählt. Anstelle eines Erwachsenen können bis zu 3 Kinder unter 6 Jahren oder maximal 1 Hund mitgenommen werden. Hinweis: Jedes weitere Kind, unabhängig von seinem Alter, wird als erwachsene Person gezählt. Reisegruppen (ab 10 zu einem gemeinsamen Reisezweck zusammengeschlossene Personen) erhalten eine Gruppenermäßigung im saarVV! Bitte vergessen Sie nicht, sich 3 Tage vor Fahrtantritt beim Verkehrsunternehmen vor Ort anzumelden. Alle Tageskarten sind übertragbar, Sie können Ihr Ticket also auch an Freunde oder die Familie weitergeben!

### Zeitkarten für Jedermann

Zeitkarten lohnen sich für alle, die häufig Bus und Bahn fahren. Wie auch immer Ihre Pläne aussehen, bei uns finden Sie das passende Ticket. Damit Sie günstig und flexibel unterwegs sind, gibt es bei uns Wochen-, Monats- oder Jahreskarten.

Damit fahren Sie so oft Sie wollen, egal ob mit Bus oder Bahn. Und falls Sie mal über Ihren Geltungsbereich hinaus fahren wollen: Kaufen Sie einfach eine Anschlussfahrkarte hinzu. Flexibler und günstiger geht es nicht! Wählen Sie im Wabenplan genau den Bereich aus, in dem Sie fahren möchten. Der Preis Ihrer Zeitkarte ist abhängig von der Anzahl der genutzten Waben. So zahlen Sie nur für Leistungen, die Sie wirklich brauchen.

Ein großes Plus bei unseren allgemeinen Zeitkarten: Sie sind übertragbar, d.h. auch Ihre Lieben können die Tickets nutzen! Weiterer Vorteil: Sie profitieren von unserer Mitnahmeregelung\*. Sie wünschen mehr Komfort? Kein Problem: Bei Zahlung eines Zuschlags sind Sie in der 1. Klasse mobil.

### Wochenkarte

Dieses Ticket ist für die eingetragene Kalenderwoche sowie bis 12 Uhr des 1. Werktages der folgenden Woche gültig.

### Monatskarte

Die Monatskarte ist für den eingetragenen Kalendermonat und bis 12 Uhr des 1. Werktages des folgenden Monats gültig. Ist dieser ein Samstag, gelten die Karten bis 12 Uhr des nachfolgenden Werktages.

### Jahreskarte

Im Abo gilt die Jahreskarte ab dem 1. eines Monats bis zum letzten Tag des Vormonats des folgenden Jahres. Bei Einmalzahlung ist die Jahreskarte ab dem 1. Tag bis 12 Uhr des gleichen Tages des Folgejahres gültig.



### BürgerTicket

Das BürgerTicket ist Ihre persönliche Jahreskarte und ideal, wenn Sie viel unterwegs sind – egal ob beruflich oder privat. Sie entscheiden dabei, wohin die Reise geht und wählen individuell den für Sie passenden Geltungsbereich: Ihren Landkreis oder den Regionalverband Saarbrücken. Und wenn Sie mal weiter fahren wollen, kaufen Sie einfach eine Anschlussfahrkarte hinzu oder das BürgerTicket für das gesamte saarVV-Netz. Das BürgerTicket können Sie als Abonnement beziehen oder per Einmalzahlung erwerben. Dabei sparen Sie gegenüber der Jahreskarte bis zu 40%! Sie möchten lieber in der 1. Klasse fahren? Bei Zahlung eines Zuschlags ist auch das möglich! Weiterer Vorteil: Sie profitieren von unserer Mitnahmeregelung\*.

### SeniorenTicket

Das Ticket für alle ab 65+, die jeden Tag viel vorhaben! Mit dem SeniorenTicket sind Sie im ganzen saarVV-Netz besonders günstig unterwegs und können alle Busse und Bahnen nutzen, zum Beispiel für einen Ausflug oder Besuch Ihrer Lieben. Und wenn Sie das Ticket einmal bestellt haben, läuft alles automatisch, es kommt bequem per Post zu Ihnen nach Hause. Das SeniorenTicket bekommen Sie entweder ein ganzes Jahr lang bequem als Abo oder als Monatskarte. Dabei sparen Sie gegenüber der Jahreskarte bis zu 65%! **Übrigens:** Auch hier profitieren Sie von unserer Mitnahmeregelung\*. Sie legen Wert auf Komfort? Bei Zahlung eines Zuschlags können Sie auch die 1. Klasse nutzen!

### \*Mitnahmeregelung

	Monatskarte	Jahreskarte	BürgerTicket	SeniorenTicket
Täglich bis zu 3 Kinder unter 6 Jahren	✓	✓	✓	✓
Montags bis freitags ab 19 Uhr, samstags, sonntags und feiertags 2 weitere Personen ohne Aufpreis	✓	✓	✓	✗
Kostenlose Mitnahme eines Hundes	✗	✓	✓	✓

### JobTicket

Das JobTicket ist unser günstiges Angebot für Berufstätige in Form einer Jahreskarte. Hier gilt: Gemeinsam sparen lohnt sich! Schließen Sie sich mit Ihren Kollegen/Kolleginnen zusammen und sichern Sie sich attraktive Rabatte.

Sprechen Sie am besten gleich mit Ihrem Arbeitgeber oder dem Personal-/Betriebsrat und genießen Sie mit dem JobTicket die Vorteile einer Jahreskarte, sowohl beruflich als auch in der Freizeit.

Nähere Informationen zum JobTicket und den aktuellen Rabatten finden Sie unter [www.saarVV.de](http://www.saarVV.de)



### Gut zu wissen

Den Abo-Antrag bitte vollständig und gut leserlich in Blockschrift ausfüllen und an das auf dem Antrag anzukreuzende Verkehrsunternehmen (saarVV Call- & Abo-Center oder Saarbahn Service-Center) senden. Geht der Antrag bis zum 10. des Monats ein, kann die Jahreskarte bis zum Folgemonat zugestellt werden.

Ein Abonnement kann zum Ende eines jeden Kalendermonats gekündigt werden. Die Kündigung hat schriftlich bis zum 10. des Monats zu erfolgen. Wird das Abonnement vor Ablauf der 12-Monatsfrist gekündigt, so wird zu dem Abonnementpreis der Unterschied zwischen dem monatlichen Abonnementpreis und einer allgemeinen Monatskarte für den zurückliegenden Zeitraum erhoben. Dies gilt nicht, wenn der Kunde mindestens 1 Jahr am Abonnementverfahren teilgenommen hat.

Sie haben Ihre Fahrkarte verloren oder sie wurde beschädigt? Kein Problem: Karten im Abonnement (eTicket-Format) ersetzen wir bei Verlust gegen ein Entgelt von 10 Euro. Beschädigte, verschmutzte, aber noch lesbare Zeitkarten werden gegen ein Entgelt von 5 Euro ausgetauscht. Verloren gemeldete Originalkarten sind ungültig. Bitte senden Sie diese bei Wiederauffinden an das jeweilige Verkehrsunternehmen zurück.

# Klasse mobil! Unsere Angebote für Schüler und Azubis



### Zeitkarten für Schüler & Azubis

Bei uns bekommt ihr günstige Wochen-, Monats- oder Jahreskarten (SchülerAbo-Karte) – was gerade am besten zu euch passt. Ihr fahrt supergünstig und so oft ihr wollt – sowohl zu eurer Schule/Ausbildungsstelle als auch in der Freizeit. Und wenn ihr mal weiter raus wollt: Ihr könnt jederzeit Anschlussfahrkarten und Zusatztickets hinzukaufen!

Voraussetzung: Ihr seid zwischen 6 und 14 Jahre alt oder Schüler/Azubi im Alter ab 15 Jahren und habt einen entsprechenden Berechtigungsnachweis. Wählt im Wabenplan einfach den Bereich aus, den ihr tatsächlich nutzen wollt. Die Wabenanzahl bestimmt den Preis des Tickets. Ihr könnt dann in allen Bussen und Bahnen fahren (außer ICE und IC/EC).

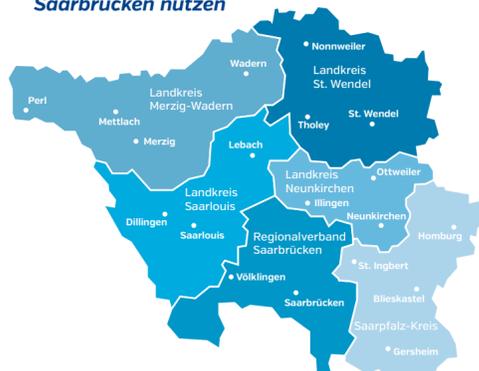
### SchülerAbo-Karte

Sparen ist echt easy: Mit der SchülerAbo-Karte fahrt ihr 12 Monate lang, zahlt aber nur für 10! Damit kommt ihr sorglos zur Schule oder zu euren Freizeitzielen. Denn einmal gekauft, seid ihr damit das ganze Jahr über mobil! Die SchülerAbo-Karte kommt entweder bequem per Post zu euch nach Hause oder ihr holt sie an einer der Verkaufsstellen ab. Und wenn ihr mal über euren Geltungsbereich hinaus unterwegs seid, könnt ihr Anschlussfahrkarten zukaufen. Oder ihr nutzt die Zusatzkarte AboFun.

### Landkreis SchülerTicket

Morgens zur Schule, danach zu Freunden und zum Sport oder abends ins Kino – das alles geht mit dem Landkreis SchülerTicket! Hiermit seid ihr ein Jahr lang rund um die Uhr in eurem Landkreis bzw. im Regionalverband Saarbrücken mobil. Das Ticket gibt es entweder bequem als Abo oder es kommt per Post zu euch nach Hause. Und wenn ihr mal über euren Landkreis hinaus unterwegs seid, könnt ihr Anschlussfahrkarten zukaufen. Oder ihr nutzt die Zusatzkarten SaarFun oder AboFun.

Ihr könnt das Ticket in einem dieser Landkreise bzw. im Regionalverband Saarbrücken nutzen



### AboFun

#### Euer Zusatzticket ab 11 Uhr

Wenn ihr das Landkreis SchülerTicket oder die SchülerAbo-Karte besitzt, könnt ihr den Geltungsbereich mit AboFun erweitern: An Schultagen seid ihr mit der Zusatzkarte ab 11 Uhr, an den übrigen Tagen den ganzen Tag lang mobil – im gesamten saarVV-Netz! AboFun bekommt ihr entweder im Jahresabo oder im Einzelkauf. AboFun im Jahresabo könnt ihr direkt mit der SchülerAbo-Karte oder dem Landkreis SchülerTicket bestellen, dann habt ihr für beide Tickets nur eine Karte, die bequem per Post kommt. Bei monatlicher Nutzung bekommt ihr AboFun als Extrakarte. AboFun ist nur zusammen mit der SchülerAbo-Karte oder dem Landkreis SchülerTicket gültig. Daher müsst ihr auch die jeweilige Abo-Nummer auf der AboFun-Karte eintragen und immer beide dabei haben.

### SaarFun

#### Euer Zusatzticket ohne Zeitlimit

Wenn ihr das ganze saarVV-Netz nutzen wollt, könnt ihr das mit diesem Ticket – zusätzlich zum Landkreis SchülerTicket! Als Schüler oder Azubi seid ihr täglich in allen Bussen und Bahnen im saarVV-Netz unterwegs – und zwar zeitlich unbegrenzt! SaarFun bekommt ihr entweder im Jahresabo oder im Einzelkauf. SaarFun im Jahresabo könnt ihr direkt mit dem Landkreis SchülerTicket bestellen, dann habt ihr für beide Tickets nur eine Karte, die bequem per Post kommt. Bei monatlicher Nutzung bekommt ihr SaarFun als Extrakarte. Die Zusatzkarte ist nur zusammen mit dem Landkreis SchülerTicket gültig. Daher müsst ihr auch die Abo-Nummer auf der SaarFun-Karte eintragen und immer beide dabei haben.



Die vollständigen Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen sowie eine aktuelle Preistabelle sind unter [www.saarVV.de](http://www.saarVV.de) erhältlich.

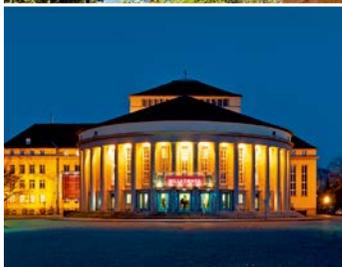
# JobTicket & JobTicket-Plus im Überblick

- ✓ Bis zu **40 % Rabatt** auf saarVV-Jahreskarten
- ✓ Für Mitarbeiter/innen von **Unternehmen und Behörden**
- ✓ Neue Mindestteilnehmerzahl: **3**
- ✓ JobTickets mit **individuellem Geltungsbereich**
- ✓ Auch in der **Freizeit** gültig

*Nutzen Sie die Vorteile  
unserer Kooperationspartner!*



Für unsere treuen Kunden winken Rabatte! Profitieren Sie mit Ihrem Abonnement auch in Ihrer Freizeit. Weitere Informationen hierzu finden Sie auf [www.saarvv.de/freizeit](http://www.saarvv.de/freizeit)



## Die Verkehrsunternehmen im saarVV



**Aloys Baron GmbH**  
[www.baron-reisen.de](http://www.baron-reisen.de)



**Bliesalverkehr GbR**  
Bliesgaustr. 3  
66440 Blieskastel



**Bustouristik Wobido**  
[www.bustouristik-wobido.de](http://www.bustouristik-wobido.de)



**Regio Südwest**

**DB Regio AG**  
[www.bahn.de/saarland](http://www.bahn.de/saarland)



**DB Regio Bus Südwest GmbH**  
[www.bahn.de/regiobussuedwest](http://www.bahn.de/regiobussuedwest)



**KVS GmbH**  
[www.kvs.de](http://www.kvs.de)



**Lay Reisen – on Tour GmbH**  
[www.lay.de](http://www.lay.de)



**Marianne Feld GmbH**  
[www.reise-fischer.de](http://www.reise-fischer.de)



**Munz-Wobido GbR**  
[www.munz-wobido.de](http://www.munz-wobido.de)



**NVG Neunkircher Verkehrs GmbH**  
[www.nvg-neunkirchen.de](http://www.nvg-neunkirchen.de)



**ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH**  
[www.bahn.de/rheinnahebus](http://www.bahn.de/rheinnahebus)



**Saarbahn GmbH**  
[www.saarbahn.de](http://www.saarbahn.de)



**Saar-Mobil GmbH**  
[www.saar-mobil.de](http://www.saar-mobil.de)



**Saarfürst-Reisen**  
[www.kirsch-reisen.de](http://www.kirsch-reisen.de)



**Stadtbus Zweibrücken GmbH**  
[www.stadtbus-zw.de](http://www.stadtbus-zw.de)



**vlexx GmbH**  
[www.vlexx.de](http://www.vlexx.de)



**VVB Völklinger Verkehrsbetriebe**  
**VVB GmbH**  
[vvb.svvk.de](http://vvb.svvk.de)

Stand: Januar 2017

## IMPRESSUM

Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH (SNS)  
Hohenzollernstraße 8  
66333 Völklingen

[www.saarVV.de](http://www.saarVV.de)



# Das JobTicket

## MOBIL IN JOB UND FREIZEIT

Ab 1. März 2017 optimiertes Angebot für Berufstätige

**SCHON AB 3 PERSONEN**

Bis zu 40% sparen!



[www.saarVV.de](http://www.saarVV.de)

Ministerium für  
Wirtschaft, Arbeit,  
Energie und Verkehr  
**SAARLAND**





**Pendeln und bis zu 40% sparen!**

Profitieren auch Sie von den vergünstigten Jahreskarten, die nur über den Arbeitgeber zu beziehen sind. Um das Angebot noch attraktiver zu machen, beträgt die Mindestabnahmemenge pro Unternehmen jetzt nur noch 3 JobTickets.

## JobTicket

Schließen Sie sich mit Ihren Kolleginnen und Kollegen zusammen, denn die Höhe des Nachlasses richtet sich nach der Gesamtzahl der JobTicket-Nutzer eines Unternehmens. Je mehr Personen mitmachen, desto günstiger wird's! Die Mindestabnahmemenge beträgt 3 JobTickets.

Ab 3 dabei!

## Rabattstaffelung beim JobTicket

Anzahl der JobTicket-Nutzer	Rabatt je Jahresabo
3 – 20	10,0%
21 – 50	12,5%
51 – 150	15,0%
151 – 250	17,5%
über 250	20,0%

## JobTicket-Plus

Beim JobTicket-Plus orientiert sich der Rabatt an der finanziellen Förderung des Unternehmens bzw. der Behörde, unabhängig von der Anzahl der Nutzer. Die Mindestabnahmemenge beträgt auch hier 3 JobTickets-Plus.

Außerdem gilt: Gibt Ihr Arbeitgeber einen Rabatt von beispielsweise 10%, so gibt auch das Verkehrsunternehmen einen Rabatt von 10%. In dem Beispiel erhalten Sie dann einen Gesamtrabatt von 20% auf Ihr JobTicket-Plus! Grundsätzlich gilt: das Verkehrsunternehmen gewährt Ihnen denselben Rabatt wie Ihr Arbeitgeber.

## Rabattstaffelung beim JobTicket-Plus

Anteil des Arbeitgebers	Anteil des Verkehrsunternehmens	Gesamtrabatt
10,0%	10,0%	20,0%
12,5%	12,5%	25,0%
15,0%	15,0%	30,0%
17,5%	17,5%	35,0%
20,0%	20,0%	40,0%

## Vorteile

Als fest angestellte Mitarbeiterin bzw. angestellter Mitarbeiter eines Unternehmens oder einer Behörde genießen Sie mit dem JobTicket alle Vorteile einer Jahreskarte und sind in Job und Freizeit besonders günstig mobil.

- Mitnahmeregelung:** Sie haben Kinder oder Enkel? Bis zu 3 Kinder unter 6 Jahren fahren bei Ihnen kostenlos mit! Von Montag bis Freitag ab 19 Uhr und ganztägig an Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen können Sie zusätzlich noch 2 Personen mitnehmen. Die Mitnahme eines Hundes ist kostenlos.

Davon profitieren auch Kinder, Familie & Freunde.

- Geltungsbereich:** Sie entscheiden selbst, für welchen Geltungsbereich die Fahrkarte ausgestellt wird. Wollen Sie einmal weiter fahren, kaufen Sie einfach eine Anschlussfahrkarte hinzu.
- Laufzeit:** Das JobTicket im Abonnement kann an jedem 1. eines Monats begonnen werden, wenn es bis zum 10. des Vormonats bestellt wird, und gilt für mindestens 12 Monate. Wenn es nicht gekündigt wird, verlängert es sich automatisch um weitere 12 Monate.
- Persönliche Fahrkarte:** Das JobTicket ist eine persönliche Fahrkarte und nicht übertragbar. Es gilt in Verbindung mit einem Mitarbeiterausweis oder einem anderen geeigneten Identifikationsnachweis.
- Vertragsverhältnis:** Ein Unternehmen oder eine Behörde kann durch einen Rahmenvertrag den Bezug von JobTickets im saarVV-Netz für fest angestellte Mitarbeiter zur Benutzung aller Verkehrsmittel im saarVV vereinbaren. Die Mindestabnahmemenge beträgt dabei 3 JobTickets. Der Rahmenvertrag kann erstmals nach Ablauf eines Jahres mit einer Frist von 3 Monaten gekündigt werden. Das Ausscheiden von einzelnen fest angestellten Mitarbeitern aus dem Nutzerkreis ist nur zum Letzten eines Kalendermonats möglich.

Der Tarif ist gültig in Verbindung mit den geltenden Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen.

## So geht's zum JobTicket & JobTicket-Plus!

Ansprechpartner für Ihren Arbeitgeber in Sachen JobTicket im Saarländischen Verkehrsverbund:

saarVV Projektbüro „JobTicket“  
 Malstatter Straße 5, 66117 Saarbrücken,  
 Tel.: 0681 5003 400, E-Mail: [jobticket@saarVV.de](mailto:jobticket@saarVV.de)

**i** Für weiterführende Informationen einfach online auf [www.saarVV.de](http://www.saarVV.de) Formular ausfüllen und künftig entspannt zur Arbeit fahren!

## Die Verkehrsunternehmen im saarVV



**Aloys Baron GmbH**  
www.baron-reisen.de



**Bliestalverkehr GbR**  
Bliesgaustr. 3  
66440 Blieskastel



**Bustouristik Wobido**  
www.bustouristik-  
wobido.de



**Regio Südwest**

**DB Regio AG**  
www.bahn.de/saarland



**Regio Bus Südwest**

**Regio Bus Südwest GmbH**  
www.bahn.de/  
regiobussuedwest



**Rhein-Nahe-Bus**

**Omnibusverkehr  
Rhein-Nahe GmbH**  
www.bahn.de/  
rheinnahebus



**KVS GmbH**  
www.kvs.de



**Lay Reisen –  
on Tour GmbH**  
www.lay.de



**Marianne Feld GmbH**  
www.reise-fischer.de



**Munz-Wobido GbR**  
www.munz-wobido.de



**NVG Neunkircher  
Verkehrs GmbH**  
www.nvg-neunkirchen.de



**Saarbahn GmbH**  
www.saarbahn.de



**Saar-Mobil GmbH**  
www.saar-mobil.de



**Saarfürst-Reisen**  
www.kirsch-reisen.de



**Stadtbus  
Zweibrücken GmbH**  
www.stadtbus-zw.de



**VVB GmbH**  
www.vvb.swwk.de



**vlexx GmbH**  
www.vlexx.de

Stand: Juni 2017

## IMPRESSUM

Saarländische Nahverkehrs-  
Service GmbH (SNS)  
Hohenzollernstraße 8  
66333 Völklingen

www.saarVV.de

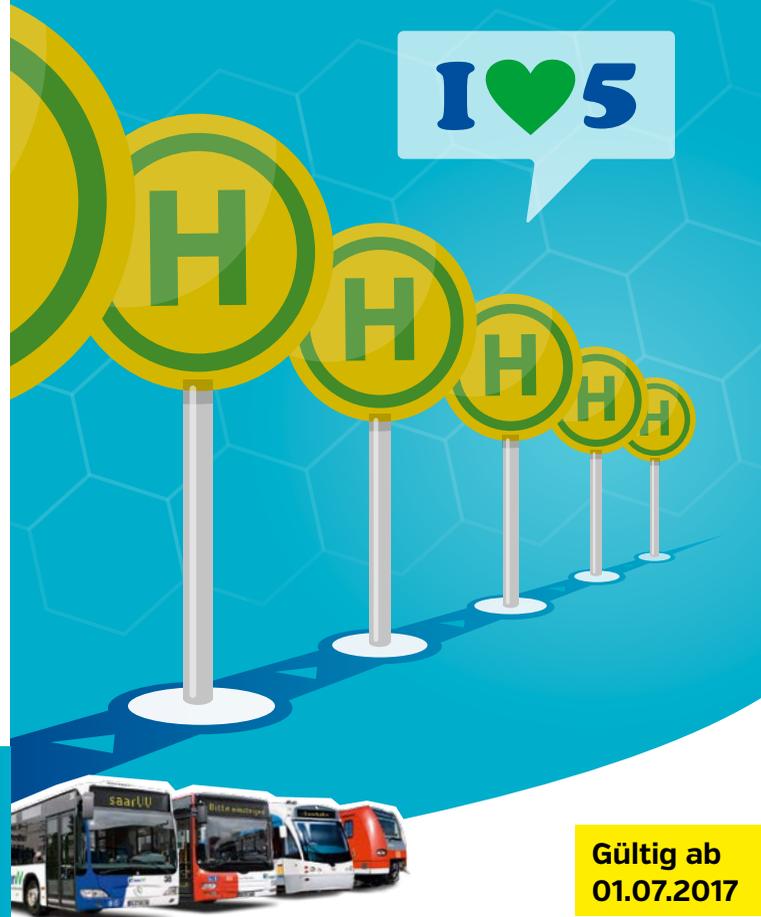


# Mach's kurz!

## DIE SAARVV KURZSTRECKE

Für bis zu 5 Haltestellenabschnitte ab  
Einstiegshaltestelle. Jetzt auch  
im gesamten saarVV-Netz gültig.

I ♥ 5



Gültig ab  
01.07.2017

Ministerium für  
Wirtschaft, Arbeit,  
Energie und Verkehr

SAARLAND



# Die saarVV Kurzstrecke



## Kurz & günstig im ganzen saarVV

Kurze Wege sind ein Markenzeichen unserer Region. Das passende Ticket dazu ist die Kurzstrecke. Jetzt neu: Unser Einzelfahrschein-Angebot für bis zu 5 Haltestellenabschnitte ist ab dem 01.07.2017 beim Busfahrer oder an den stationären Automaten der Saarbahn erhältlich.

Entscheiden Sie selbst, ob für spontane Besuche, Erledigungen aller Art, gesellige Abende oder um einfach mal kurz frische Luft zu schnappen.

\*Das Zusammensetzen des erforderlichen Fahrpreises für eine andere Preisstufe durch mehrere, entwertete Einzelfahrkarten Kurzstrecke ist unzulässig. Alle Haltestellen auf dem regulären Linienweg sind zu zählen. Leerwaben sind nicht zu berücksichtigen. Die Fahrkarte ist nicht übertragbar. Die Gültigkeit und Preisberechnung bei Tarifänderungen entfällt. Es gibt keine Ermäßigungen auf den Einzelfahrschein Kurzstrecke.

Ausführliche Tarifbestimmungen finden Sie auf [saarVV.de](http://saarVV.de)  
Telefonisch sind wir gerne für Sie da unter +49 6898 500 4000

*Denn das Gute liegt oft so nah!*

## Die Kurzstrecke. Kurz & knapp.

**i** Was man wissen muss und beachten sollte – hier die wichtigsten Produktdetails und Tarifbestimmungen\* in der Übersicht:



Bis zu **5 Haltestellenabschnitte** für nur **1,90 Euro**



Überquerung **einer** Wabengrenze möglich



**30 Minuten** gültig ab Kauf



Umstieg möglich **nur innerhalb Wabe 111** (Großwabe Saarbrücken)



**Kein Umsteigen außerhalb** der **Großwabe 111** und bei Fahrten in **die/aus der Großwabe 111**



Rückfahrten **nicht** erlaubt



Gilt ab 01.07.2017 im **gesamten saarVV-Streckennetz**

Die Einzelfahrkarte Kurzstrecke berechtigt **nicht zur Nutzung der Züge** des Nahverkehrs (RB, RE), **der Schnellbuslinien** 110 und 175, der Linien 155, 156, 157 und 159 sowie der **Ruftaxiverkehre**.

## **Haustarif**

# **„Maadbus Wadern“**

## **der Nikolaus Kirsch GmbH in der Stadt Wadern**

Der Haustarif „Maadbus Wadern“ ist ein Tarifangebot der Nikolaus Kirsch GmbH und der Stadt Wadern zur Verbesserung der Andienung des Marktstandortes Wadern für die Einwohner und Besucher der Stadt.

Der Haustarif „Maadbus Wadern“ gilt auf dem Teilstück Steinberg Ortsmitte – S. Im Gartenland – Morscholz Kasper – M. Meyer – M. Linnig – Wadern Busbahnhof und zurück der KOM-Linie R1 (Merzig – Wadern) für folgende Fahrten (Fahrplanstand 01/2016):

- 8.41 Uhr und 9.41 Uhr ab Steinberg Ortsmitte in Richtung Wadern
- 11.07 Uhr und 12.07 Uhr ab Wadern Busbahnhof in Richtung Steinberg

Gültigkeitstage: Mittwoch und Freitag

**Jeder Fahrgast zahlt 1,00 Euro je Fahrt.**

Der Differenzbetrag zum Einzelfahrschein des saarVV wird durch die Stadt Wadern ausgeglichen.

Zugestimmt 30. Dezember 2015  
**VGS Verkehrsmanagement-  
Gesellschaft Saar mbH**  
i. A.

Michael Morschett

## **Haustarif**

# **„Marktbus Losheim“**

### **der Nikolaus Kirsch GmbH in der Gemeinde Losheim am See**

Der Haustarif „Marktbus Losheim“ ist ein Tarifangebot der Nikolaus Kirsch GmbH und der Gemeinde Losheim Am See zur Verbesserung der Andienung des Marktstandortes Losheim für die Einwohner und Besucher der Gemeinde.

Der Haustarif „Marktbus Losheim“ gilt auf dem Teilstück Niederlosheim Bahnhof – Wahlen – Losheim Bahnhof der KOM-Linie 225 (Losheim – Wadern) für die Fahrt Nr. 118 (Fahrplanstand 01/2016: Abfahrt 9.19 Uhr in Niederlosheim Bahnhof; Ankunft 9.35 Uhr Losheim Bahnhof).

Gültigkeitstage: Montag und Freitag

**Jeder Fahrgast zahlt 0,50 Euro je Fahrt.**

Der Differenzbetrag zum Einzelfahrschein des saarVV wird durch die Gemeinde Losheim am See ausgeglichen.

## **Haustarif „MaadBus“ Wadern der KVS GmbH**

Folgende Regelungen werden neuer Bestandteil der „Tarifbestimmungen für den Linienverkehr im KVS-Haustarif“ (Stand 01. Januar 2016):

### **6. Marktbus Wadern „MaadBus“ (Linie R 3)**

- 6.1** Für dem Marktbus Wadern wird ein Sonderfahrchein zum sofortigen Fahrtantritt ausgegeben; dieser gilt für eine Fahrt am Lösungstag.
- 6.2** Der Sonderfahrchein Marktbus Wadern wird in den Linienfahrten der Linie R 3 in den Stadtteilen der Stadt Wadern an Markttagen ausgegeben.
- 6.3** Der Sonderfahrchein Marktbus Wadern ist nicht übertragbar.

Der bisherige Punkt 6 der Tarifbestimmungen mit allen Unterpunkten wird neu zu Punkt 7 der Tarifbestimmungen.

Der Fahrpreis für eine Fahrt im „MaadBus“ auf der Linie R3 beträgt

**1,00 Euro.**

**Haustarif „Nachtbustarif“ der KVS GmbH  
nach Anlage 4 der Tarifbestimmungen des „saarVV“**

**Tarife gültig ab 01. Januar 2017**

<b>Einzelfahrschein innerhalb eines Landkreises bzw. des Regionalverbandes Saarbrücken</b>	<b>2,50 €</b>
<b>Einzelfahrschein mit Überschreitung einer Kreisgrenze</b>	<b>5,00 €</b>

		Kurzzeit- ticket 2h	Tages- ticket	Monats- ticket	Jahreskarte im Abonnement
<b>Lux. National</b> Perl, Nennig, Sinz, Wincheringen	<b>Preis:</b>	2 €	4,-- €	50,-- €	<b>41,66 €</b> (monatl. Bankeinzug)
<b>RegioZone 1</b> Oberleuken, Orscholz, Tünsdorf, Mettlach, Merzig, Losheim, Saar- burg, Weiten, Bilzingen, Merzkir- chen, Kahren, Portz, Trassem, Kastel, Freudenburg	<b>Preis:</b>	5,-- €	9,-- €	85,-- €	<b>70,83 €</b> (monatl. Bankeinzug)
<b>RegioZone 2</b> Dillingen, Saarlouis	<b>Preis:</b>	9,-- €	16,-- €	135,-- €	<b>112,50 €</b> (monatl. Bankeinzug)

Bitte beachten Sie die besonderen Beförderungsbedingungen zum SaarLuxBus-Tarif.

**SPB Haustarif**

gültig ab: 01.01.2017

**Für jede Gelegenheit**

Waben	Einzelfahr-schein Erw.	Einzelfahr-schein ermäßigt	Einzelfahr-schein BahnCard	Tageskarte Gruppe bis 5 Pers.	Tageskarte Erw.	Tageskarte ermäßigt
1	2,60 €	1,40 €	2,00 €	9,90 €	5,20 €	2,80 €
2	3,00 €	1,60 €	2,30 €	11,40 €	6,00 €	3,20 €
3	3,50 €	1,80 €	2,60 €	13,00 €	7,00 €	3,60 €
4	3,90 €	2,10 €	2,90 €	14,50 €	7,80 €	4,20 €
5	4,20 €	2,20 €	3,20 €	15,60 €	8,40 €	4,40 €
6	4,50 €	2,40 €	3,40 €	16,70 €	9,00 €	4,80 €
7	4,70 €	2,50 €	3,50 €	17,00 €	9,40 €	5,00 €
8	5,00 €	2,60 €	3,80 €	18,00 €	10,00 €	5,20 €
9	5,60 €	2,90 €	4,20 €	20,20 €	11,20 €	5,80 €
10	5,90 €	3,00 €	4,40 €	21,30 €	11,80 €	6,00 €
11	6,20 €	3,20 €	4,70 €	22,40 €	12,40 €	6,40 €
ab 12	6,50 €	3,30 €	4,90 €	23,40 €	13,00 €	6,60 €

**Für Vielfahrer**

Waben	Wochenkarte Jedermann	Monatskarte Jedermann	Abo Jedermann	Schülerwochen-karte	Schülermonats-karte	Abo Schüler
1	15,90 €	52,30 €	43,60 €	12,10 €	42,30 €	35,30 €
2	19,40 €	64,70 €	53,90 €	14,70 €	51,20 €	42,70 €
3	23,10 €	79,50 €	66,30 €	17,10 €	62,30 €	51,90 €
4	27,00 €	86,30 €	71,90 €	20,30 €	69,50 €	57,90 €
5	28,70 €	99,20 €	82,70 €	22,50 €	76,60 €	63,80 €
6	31,60 €	107,00 €	89,20 €	24,50 €	83,60 €	69,70 €
7	33,30 €	113,50 €	94,60 €	25,00 €	88,60 €	73,80 €
8	36,40 €	123,60 €	103,00 €	27,50 €	98,20 €	81,80 €
9	38,70 €	131,90 €	109,90 €	29,90 €	104,90 €	87,40 €
10	41,70 €	144,40 €	120,30 €	32,30 €	114,70 €	95,60 €
11	44,30 €	152,60 €	127,20 €	33,70 €	119,40 €	99,50 €
ab 12	46,60 €	156,30 €	130,30 €	35,30 €	124,00 €	103,30 €

# Haustarif 1

Stand 01.01.2016

Waben	Einzelfahrschein Erwachsene	Einzelfahrschein Ermäßigt/Kinder	Tageskarte Gruppe bis 5 Personen	Tageskarte Erwachsene	Tageskarte Ermäßigt/Kinder
<b>1</b>	2,50 €	1,30 €	9,50 €	5,00 €	2,60 €
<b>2</b>	2,90 €	1,50 €	11,00 €	5,80 €	3,00 €
<b>3</b>	3,40 €	1,80 €	12,60 €	6,80 €	3,60 €
<b>4</b>	3,80 €	2,10 €	14,10 €	7,60 €	4,20 €
<b>5</b>	4,10 €	2,20 €	15,20 €	8,20 €	4,40 €
<b>6</b>	4,40 €	2,30 €	16,30 €	8,80 €	4,60 €
<b>7</b>	4,60 €	2,50 €	16,60 €	9,20 €	5,00 €
<b>8</b>	4,90 €	2,60 €	17,60 €	9,80 €	5,20 €
<b>9</b>	5,50 €	2,80 €	19,80 €	11,00 €	5,60 €
<b>10</b>	5,80 €	2,90 €	20,90 €	11,60 €	5,80 €
<b>11</b>	6,10 €	3,10 €	22,00 €	12,20 €	6,20 €
<b>ab 12</b>	6,30 €	3,20 €	22,70 €	12,60 €	6,40 €

Waben	Wochenkarte Jedermann	Monatskarte Jedermann	Abo Jedermann	Schülerwochenkarte	Schülermonatskarte	Schülerabo
<b>1</b>	15,50 €	51,10 €	42,60 €	11,80 €	41,30 €	34,40 €
<b>2</b>	18,90 €	63,20 €	52,70 €	14,40 €	50,00 €	41,70 €
<b>3</b>	22,60 €	77,60 €	64,70 €	16,70 €	60,80 €	50,70 €
<b>4</b>	26,40 €	84,30 €	70,30 €	19,80 €	67,90 €	56,60 €
<b>5</b>	28,00 €	96,90 €	80,80 €	22,00 €	74,80 €	62,30 €
<b>6</b>	30,90 €	104,50 €	87,10 €	23,90 €	81,60 €	68,00 €
<b>7</b>	32,50 €	110,80 €	92,30 €	24,40 €	86,50 €	72,10 €
<b>8</b>	35,50 €	120,70 €	100,60 €	26,90 €	95,90 €	79,90 €
<b>9</b>	37,80 €	128,80 €	107,30 €	29,20 €	102,40 €	85,30 €
<b>10</b>	40,70 €	141,00 €	117,50 €	31,50 €	112,00 €	93,30 €
<b>11</b>	43,30 €	149,00 €	124,30 €	32,90 €	116,60 €	97,20 €
<b>ab 12</b>	45,50 €	152,60 €	127,20 €	34,50 €	121,10 €	100,90 €



# Haustarif 6

## Markt Bus Wadern

Stand 01.07.2016

### Zeitliche Geltungsdauer

Mittwoch und Freitag

### Räumlicher Geltungsbereich

Linie R1 zwischen Steinberg und Wadern

Fahrten	771 012 Steinberg ab 8:39 Uhr
	771 016 Steinberg ab 9:39 Uhr
	771 031 Wadern ab 11:07 Uhr
	771 035 Wadern ab 12:07 Uhr

Linie R2 zwischen Krettnich und Wadern

Fahrten	772 108 Krettnich ab 8:03 Uhr
	772 208 Krettnich ab 8:03 Uhr
	772 012 Krettnich ab 9:03 Uhr
	772 023 Wadern ab 11:42 Uhr
	772 027 Wadern ab 12:42 Uhr

### Tarifgattung

Einzelfahrkarte

### Fahrpreis:

Der Fahrpreis beträgt 1,00 €

### Mitnahmeregelung

keine

### Tarifbestimmungen

Die Tarifbestimmungen des saarVV gelten analog.

### Beförderungsbestimmungen

Die Beförderungsbestimmungen des saarVV gelten analog.

# Haustarif 7

## Markt Bus Losheim

Stand 01.07.2016

### Zeitliche Geltungsdauer

Montag und Freitag

### Räumlicher Geltungsbereich

Linie R1 zwischen Bachem Am Rund, Rimlingen und Losheim Bahnhof

Fahrten 771 018 Bachem Am Rund ab 9:31 Uhr  
771 033 Losheim Bahnhof ab 12:14 Uhr

Linie R1 zwischen Mitlosheim Kohr und Losheim Bahnhof

Fahrten 771 019 Mitlosheim Kohr ab 8:32 Uhr  
771 024 Losheim Bahnhof ab 11:17 Uhr

Linie 233

### Tarifgattung

Einzelfahrkarte

### Fahrpreis:

Der Fahrpreis beträgt 0,50 €

### Mitnahmeregelung

keine

### Tarifbestimmungen

Die Tarifbestimmungen des saarVV gelten analog.

### Beförderungsbestimmungen

Die Beförderungsbestimmungen des saarVV gelten analog.

# Haustarif 8

## See-Ticket Losheim

Stand 01.07.2016

### **Zeitliche Geltungsdauer**

Samstag, Sonntag, Feiertag  
Betriebsdauer der Linie R100, Sommersaison

### **Räumlicher Geltungsbereich**

Linie R100 zwischen Losheim Saarbrücker Straße und Losheim Stausee

### **Tarifgattung**

Einzelfahrkarte

### **Fahrpreis:**

Der Fahrpreis beträgt 0,50 €

### **Mitnahmeregelung**

keine

### **Tarifbestimmungen**

Die Tarifbestimmungen des saarVV gelten analog.

### **Beförderungsbestimmungen**

Die Beförderungsbestimmungen des saarVV gelten analog.

# Saar-Mobil-Tarif 5

## Nachtbustarif

Stand 01.01.2017

### Räumlicher Geltungsbereich

Der Nachtbustarif gilt auf allen Nachtbuslinien (Liniennummer mit einem vorangestellten N, z.B. N7)

### Fahrkarte

Das Nachtbusticket ist eine Einzelfahrkarte und wird zum sofortigen Fahrtantritt ausgegeben. Das Ticket ist nicht übertragbar.

### Fahrpreis

Preisstufe 1:

innerhalb eines Landkreises oder des Regionalverbands Saarbrücken. Fahrpreis: 2,50 €

Preisstufe 2:

Innerhalb des Landes

Fahrpreis: 5,00 €

### Tarifbestimmungen

Die Tarifbestimmungen des saarVV gelten analog.

### Beförderungsbestimmungen

Die Beförderungsbestimmungen des saarVV gelten analog.

## **Anlage 3:**

### **Einnahmensicherung**

#### **Kontrollierter Vordereinstieg**

Die Fahrgäste müssen grundsätzlich an der vorderen Tür einsteigen. Das Fahrpersonal hat die Fahrausweise im Rahmen einer Sichtprüfung (Papierfahrscheine) zu prüfen. Bei elektronischen Fahrscheinen (Handy Tickets) erfolgt die Fahrausweisprüfung über ein elektronisches Kontrollgerät.

#### **Fahrausweisprüfungen**

Zur Sicherung der Fahrgeldeinnahmen hat das Verkehrsunternehmen regelmäßig und auf eigene Kosten Fahrausweisprüfungen mit eigens dafür eingesetztem Prüfpersonal vorzunehmen. Diese Fahrausweisprüfungen erfolgen zusätzlich zum kontrollierten Vordereinstieg.

#### **Kontrollgrad**

Durch den Einsatz von Fahrausweisprüfern ist mindestens 1 % der vom Verkehrsunternehmen beförderten Fahrgäste (Prüfquote) zu prüfen. Im Laufe eines Quartals hat das Verkehrsunternehmen die Fahrausweisprüfungen gleichmäßig über alle Linien und über alle Betriebszeiten und Wochentage zu verteilen.

#### **Fahrausweisprüfungen Dritter**

Zusätzlich können auch der Aufgabenträger Fahrausweisprüfungen selber durchführen bzw. Dritte mit der Durchführung von Fahrausweisprüfungen beauftragen. Das Verkehrsunternehmen gewährt hierzu uneingeschränkten Zutritt zu seinen Fahrzeugen und unterstützt das eingesetzte Prüfpersonal bei dessen Arbeit.

#### **Erhöhtes Beförderungsentgelt**

Fahrgäste, die ohne bzw. ohne gültigen Fahrausweis angetroffen werden, sind zur Zahlung eines „erhöhten Beförderungsentgeltes“ (EBE) aufzufordern. Die Höhe des EBE richtet sich nach den jeweils gültigen gemeinsamen Beförderungsbedingungen des saarVV. Dem Fahrgast ist eine Zahlungsaufforderung/Quittung auszuhändigen. Diese berechtigt zur Weiterfahrt zum gewünschten Fahrtziel.

#### **Einnahmen aus EBE**

Die durch Fahrausweisprüfungen des Verkehrsunternehmens erzielten Einnahmen aus dem EBE verbleiben beim Verkehrsunternehmen.

Zahlt der Fahrgast das EBE bzw. das ermäßigte EBE (wenn er zum Zeitpunkt der Fahrausweisprüfung einen gültigen Fahrschein hatte und diesen nachträglich vorlegt) bei einem anderen Verkehrsunternehmen, wird der Betrag nicht an das prüfende Verkehrsunternehmen abgeführt, sondern verbleibt als Aufwandsentschädigung bei dem Unternehmen, das das EBE vereinnahmt. Das Unternehmen, das die Prüfung durchgeführt und die Forderung zum EBE ausgestellt hatte, hat keinen Anspruch gegenüber dem das EBE einnehmenden Verkehrsunternehmen.

Die Bezahlung des erhöhten Beförderungsentgeltes wird dem prüfenden Verkehrsunternehmen über eine Meldeliste per E-Mail tagesgenau mitgeteilt. Das Unternehmen, das die Prüfung durchgeführt hatte, muss in diesem Fall den Zahlungseingang vermerken, so dass dem Fahrgast keine schriftliche Zahlungsaufforderung zugesandt wird.

### **Verfolgung der EBE-Fälle**

Das Verkehrsunternehmen hat das erhöhte Beförderungsentgelt zu erheben und, soweit es nicht wirtschaftlich aussichtslos erscheint, erforderlichenfalls auch gerichtlich geltend zu machen.

### **Bearbeitung von Einsprüchen**

Die Bearbeitung der EBE-Fälle ist kundenorientiert durchzuführen. Bei Fällen, in denen sich beanstandete Fahrgäste ungerecht behandelt fühlen, sind deren Einsprüche zu überprüfen. Der Sachverhalt ist gegebenenfalls unter Hinzuziehung der beteiligten Prüfer zu klären. Soweit sich im Rahmen der eingehenderen Sachverhaltsprüfung begründete Anhaltspunkte dafür ergeben, dass der Beschwerdeführer unabsichtlich ohne gültiges Ticket unterwegs war, ist im Sinne des Kunden in der Weise zu entscheiden, dass ein EBE nicht oder nicht in voller Höhe erhoben wird. Die Erhebung des sogenannten ermäßigten EBE, in Fällen in denen das Ticket vergessen wurde, bleibt hiervon unberührt. Unberechtigte Einsprüche sind abzuweisen.

### **Dokumentation und Statistik**

Die durchgeführten Fahrausweisprüfungen und die erfassten EBE-Fälle sind zu dokumentieren. Dabei sind mindestens zu erfassen:

- die jeweilige Fahrt (Datum, Zeit, Linie, Richtung)
- der/die Name/n des Prüfers/der Prüfer
- die Anzahl der geprüften Personen
- die Anzahl der beanstandeten Personen sowie deren Namen
- der Grund der Beanstandung mit Unterscheidung zwischen „echten“ EBE Fällen und solchen, bei denen nachträglich ein gültiges Zeitticket vorgelegt werden kann
- die Anzahl der eingetriebenen EBE und deren jeweiliger Wert sowie die Anzahl der nicht eingetriebenen EBE und deren jeweiliger Wert

Die entsprechende Statistik ist quartalsweise zu führen und an den saarVV in elektronischer Form und in Bezug auf die eingesetzten Prüfer sowie die beanstandeten Personen anonymisiert bis zum 15. des jeweiligen Folgemonats zu übermitteln. Der VVS wird die Aufgabenträger über die durchgeführten Fahrausweisprüfungen und die erfassten EBE-Fälle informieren.

## Anlage 4:

# Verpflichtungserklärung zur Tariftreue und Mindestentlohnung für die Vergabe von öffentlichen Aufträgen im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs

Die Bestimmungen des Gesetzes über die Sicherung von Sozialstandards, Tariftreue und Mindestlöhnen bei der Vergabe öffentlicher Aufträge im Saarland (Saarländisches Tariftreuegesetz - STTG) vom 6. Februar 2013 (Amtsbl. I S. 84) und die Verordnung zur Anpassung des Mindestlohns gemäß § 3 Absatz 5 Satz 3 des STTG vom 27. Oktober 2016 (Amtsbl. I S. 1016) wurden zur Kenntnis genommen und es wird nachstehende Verpflichtungserklärung abgegeben:

Meinem/Unserem Angebot liegt die nachstehende Vereinbarung zugrunde:

1. Bei Aufträgen über Leistungen oder Genehmigungen im Öffentlichen Personennahverkehr im Sinne des § 1 Absatz 2 STTG verpflichte(n) ich mich/wir uns den in meinem/unserem Unternehmen beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, ohne Auszubildende, bei der Ausführung dieser Leistungen mindestens das Entgelt nach den tarifvertraglich festgelegten Modalitäten zu zahlen, das in einem im Saarland für diesen Bereich geltenden Tarifvertrag vorgesehen ist. Sollte das tariflich festgelegte Entgelt unter einem Stundenlohn von 8,84 Euro brutto liegen, so gelten die 8,84 Euro brutto als verbindlich. Des Weiteren verpflichte(n) ich mich/wir uns, die sonstigen tarifvertraglichen Regelungen, insbesondere zum Urlaubsgeld, zu vermögenswirksamen Leistungen, Zuschlagsregelungen und Arbeitgeberleistungen zur Altersvorsorge zu gewährleisten und während der Ausführungszeit Änderungen nachzuvollziehen (§ 3 Absatz 2 STTG).
2. Die nach diesem Gesetz anzuwendenden Entgelttarife nebst den unter Nummer 1 aufgeführten sonstigen Regelungen sind unter folgendem Link abrufbar:  
<http://www.saarland.de/tarifregister.htm> Stichwort „Saarländisches Tariftreuegesetz - STTG“.
3. Ich/Wir verpflichte(n) mich/uns, die Beiträge zu den Zweigen der sozialen Sicherheit zu zahlen, die nach dem auf die Beschäftigungsverhältnisse meiner/unserer Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer anzuwendenden Recht zu entrichten sind.
4. Ich/Wir verpflichte(n) mich/uns dafür Sorge zu tragen, dass Leiharbeiterinnen und -nehmer im Sinne des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. Februar 1995 (BGBl. I S. 158), zuletzt geändert durch Artikel 26 des Gesetzes vom 20. Dezember 2011 (BGBl. I S. 2854) in der jeweils geltenden Fassung bei der Ausführung der Leistung für die gleiche Tätigkeit ebenso entlohnt werden wie, meine/unsere regulär Beschäftigten (§ 3 Absatz 6 STTG).

5. Ich/Wir verpflichte(n) mich/uns, dem öffentlichen Auftraggeber zur Durchführung von Stichprobenkontrollen Einblick in die Entgeltabrechnungen sowie in die in § 9 Absatz 1 STTG darüber hinaus aufgeführten, vollständigen und prüffähigen Unterlagen zu geben. Das Einverständnis der von mir/uns eingesetzten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu der Vorlage der Entgeltabrechnungen und Überprüfung der vorgelegten Entgeltabrechnungen werde(n) ich/wir einholen.
  
6. Ich/Wir verpflichte(n) mich/uns, für jeden schuldhaften Verstoß gegen die Verpflichtungen gemäß §§ 3, 4, 8 Absatz 2 und 9 STTG eine Vertragsstrafe in Höhe von bis zu fünf Prozent des Auftragswertes zu zahlen. Mir/uns ist bekannt, dass bei mehreren Verstößen die Summe der Vertragsstrafen zehn Prozent des Auftragswertes nicht übersteigen darf. Mir/uns ist ebenfalls bekannt, dass ich/wir zur Zahlung einer Vertragsstrafe nach Satz 1 auch für den Fall verpflichtet bin/sind, dass der Verstoß durch ein Nachunternehmen begangen wird und ich/wir den Verstoß kannte(n) oder kennen musste(n). Mir/uns ist bekannt, dass die verwirkte Strafe, sollte diese unverhältnismäßig hoch sein, von dem öffentlichen Auftraggeber, basierend auf meinem/unserem Antrag, auf den angemessenen Eurobetrag herabgesetzt werden kann. Dieser kann beim Dreifachen des Betrages liegen, den der Auftragnehmer durch den Verstoß gegen die Tarifreuepflichten gemäß § 3 des Gesetzes eingespart hat.
  
7. Ich/Wir erkenne(n) an, dass die schuldhafte Nichterfüllung der in den §§ 3 und 4 des Saarländischen Tarifreuegesetzes genannten Anforderungen durch mich/uns oder durch die von mir/uns eingesetzten Nachunternehmer sowie schuldhafte Verstöße gegen die Verpflichtungen der §§ 8 Absatz 2 und 9 Absatz 2 des Saarländischen Tarifreuegesetzes den Auftraggeber zur fristlosen Kündigung berechtigen.
  
8. Ich/Wir verpflichte(n) mich/uns, die für mich/uns nach den §§ 3 und 4 sowie 8 und 9 STTG bestehenden Verpflichtungen an etwaige Nachunternehmer oder Verleiher identisch vertraglich weiterzugeben und derart zum Vertragsgegenstand zu machen, dass diese Verpflichtungen zugleich unmittelbare Wirkung zugunsten des öffentlichen Auftraggebers entfalten. Dies gilt insbesondere für das Verlangen der Abgabe einer dieser Verpflichtungserklärung gleichlautenden Erklärung.
  
9. Ich/wir verpflichte/n mich/uns, nach der Beauftragung etwaiger Nachunternehmer und/oder Verleiher deren Verpflichtungserklärungen dem öffentlichen Auftraggeber unverzüglich und unaufgefordert vorzulegen.

Ort, Datum:

<b>Stempel und Unterschrift(en)</b> <b>– bei gemeinschaftlichen Angeboten von allen Mitgliedern der Bietergemeinschaft! –</b>	
1.	
2.	
3.	
4.	
<i>(Ort, Datum, Stempel und Unterschrift weiterer Mitglieder der Bietergemeinschaft ggf. auf Rückseite oder gesondertem Beiblatt!)</i>	