

Nahverkehrsplan Landkreis Saarlouis 2024



Stand: 21.03.2024

Inhaltsverzeichnis

1.	Grundlagen und Rahmenbedingungen	8
1.1.	Begriffsdefinitionen.....	8
1.1.1.	Zuständigkeiten	8
1.1.2.	Aufgabenträger.....	8
1.1.3.	Genehmigungsbehörde	8
1.1.4.	Verkehrsunternehmen	8
1.2.	Aufgaben und Ziele des Nahverkehrsplans.....	9
1.3.	Grundsätzliche Planungsziele für den ÖPNV im Kreisgebiet	9
1.4.	Rechtliche Grundlagen.....	10
1.4.1.	Europäischer Rechtsrahmen.....	10
1.4.2.	Rechtsrahmen in Deutschland.....	10
1.4.3.	Rechtsrahmen im Saarland.....	11
1.4.4.	Weitere Rechtsgrundlagen im Kontext	11
1.5.	Planerische Grundlagen	12
1.5.1.	Rahmenplanung auf Bundesebene	12
1.5.2.	Landesplanerische Grundlagen	13
1.5.3.	Fachplanungen und Studien auf Ebene des Landkreises Saarlouis ...	15
1.5.4.	Planungen, Studien und Entwicklungskonzepte der Städte und Gemeinden.....	15
1.6.	Organisatorische Grundlagen	15
1.7.	Finanzielle Grundlagen.....	17
2.	Bestandsanalyse	19
2.1.	Strukturdaten.....	19
2.1.1.	Raumstruktur.....	19
2.1.2.	Bevölkerungsstruktur	20
2.1.3.	Entwicklungsprognose zur Bevölkerung.....	23
2.1.4.	Erwerbsstruktur	27
2.1.5.	Pendlerverflechtungen	28
2.1.6.	Motorisierter Individualverkehr	30
2.1.6.1.	Straßeninfrastruktur	30
2.1.6.2.	Pkw-Nutzung und –Bestand	33
2.1.6.3.	Verkehrsmittelwahl	35
2.1.7.	Schulen und Ausbildungsplätze	36
2.1.8.	Soziale Einrichtungen, Handel und Freizeit	42
2.1.8.1.	Einrichtungen für Senioren u. mobilitätseingeschränkte Menschen	42
2.1.8.2.	Klinikstandorte.....	43
2.1.8.3.	Einzelhandelsschwerpunkte	43
2.1.8.4.	Tourismus- und Freizeitdestinationen.....	43
2.2.	Bestandsaufnahme öffentlicher Verkehr.....	44
2.2.1.	Angebot im Fernverkehr (nachrichtlich).....	44
2.2.2.	Angebot im Regionalverkehr	45
2.2.2.1.	Schiene / Bahnnetz	45
2.2.2.2.	Bus / Landesbusnetz	46
2.2.3.	Umfang des Angebots im straßengebundenen ÖPNV	48
2.2.3.1.	Angebot Teilnetz 1.....	49
2.2.3.2.	Angebot Teilnetz 2.....	52
2.2.3.3.	Linien in Aufgabenträgerschaft Dritter.....	54

2.2.4.	Busunternehmen im Landkreis.....	57
2.2.5.	Genehmigungslaufzeiten.....	57
2.2.6.	Tarif, Vertrieb und Kommunikation.....	57
2.2.7.	Weitere Angebote zur Personenbeförderung.....	60
2.2.8.	Bushaltestellen	61
2.2.9.	ÖPNV-Verknüpfungspunkte	63
2.2.10.	Fahrzeuge	64
2.2.11.	Marketing und Kommunikation.....	65
2.2.11.1.	Fahrpläne	66
2.2.11.2.	Marketing im und am Fahrzeug.....	66
2.2.11.3.	Service und Beratung	67
2.2.11.4.	Marketingmaßnahmen und Zielgruppenansprache	67
3.	Zielvorgaben und Anforderungsprofil	68
3.1.	Gesetzliche Vorgaben	68
3.1.1.	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz	69
3.1.2.	Personenbeförderungsgesetz.....	69
3.1.3.	Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr	70
3.1.4.	Grundsätzliche Festlegungen und Ziele.....	70
3.2.	Aussagen relevanter Planungsinstrumente	74
3.2.1.	Landesentwicklungsplan Siedlung.....	75
3.2.2.	Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland	75
3.2.3.	Tourismuskonzeption Saarland 2025	79
3.2.4.	Integriertes Klimaschutzkonzept des Landkreises Saarlouis	80
3.2.5.	Integriertes Gemeindeentwicklungskonzept	80
3.3.	Netz- und Angebotsstruktur des ÖPNV	82
3.3.1.	Hierarchische Netzgliederung	82
3.3.2.	Verknüpfungspunkte und Schnittstellen.....	83
3.3.3.	Erschließungsstandards	84
3.3.4.	Bedienungsstandards	85
3.3.5.	Achsen-Schema zur Angebotsstruktur des ÖPNV	86
3.4.	Qualitätskriterien im ÖPNV.....	88
3.4.1.	Fahrzeuge	88
3.4.2.	Clean Vehicles Directive	91
3.4.3.	Personal	91
3.4.4.	Sozialstandards	92
3.4.5.	Betrieb	93
3.4.6.	Vertriebsorganisation	94
3.4.7.	Beschwerdemanagement.....	95
3.4.8.	Vertragssteuerung und Evaluation.....	95
3.4.9.	Haltestellen.....	95
3.4.10.	Barrierefreiheit im ÖPNV.....	96
3.4.11.	Kundenkommunikation und Marketing	99
4.	Durchführung der Mängelanalyse.....	101
4.1.	Erschließungsqualität.....	101
4.2.	Bedienungsqualität	108
4.3.	Verbindungsqualität.....	112
4.4.	Rechtliche Mängel.....	115
4.4.1.	Allgemeine Anforderung ÖPNVG Saarland.....	115

4.4.2.	Barrierefreier Haltestellenausbau	115
4.4.3.	Umsetzung Clean Vehicles Directive	116
4.5.	Sonstige Hinweise	116
4.5.1.	Feinerschließung.....	116
4.5.2.	Prüfaufträge des NVP Landkreis Saarlouis	116
5.	Entwicklung des Linien- und Maßnahmenkonzepts.....	118
5.1.	Allgemeine Maßnahmen.....	118
5.2.	Umwandlung freigestellter Verkehr	118
5.3.	Linienbezogene Maßnahmen.....	118
5.4.	Umwandlung in Linienbedarfsverkehre.....	120
5.5.	Alternative Antriebe für den ÖPNV	121
5.6.	Barrierefreier Haltestellenausbau.....	121
5.7.	Mobilitätsstationen.....	122
5.8.	Resümee der Maßnahmen.....	122
6.	Umsetzung und Finanzierung	124
6.1.	Meilenstein- und Umsetzungskonzept	124
6.2.	Sicherung der ÖPNV-Finanzierung im Landkreis Saarlouis	125

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Einwohnerverteilung des Landkreis Saarlouis	21
Tabelle 2:	Demographie-Spiegel im Landkreis Saarlouis.....	23
Tabelle 3:	Bevölkerungsprognose Saarland	23
Tabelle 4:	Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2021 bis 2070	25
Tabelle 5:	Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte.....	27
Tabelle 6:	<i>Auspendleranteile sozialversicherungspflichtiger Beschäftigter in den Gemeinden</i>	28
Tabelle 7:	Verkehrsmengen im Landkreis Saarlouis auf ausgewählten Strecken mit hoher Belastung.....	32
Tabelle 8:	Schulstandorte inkl. Schülerzahl (Schuljahr 2022/23)	37
Tabelle 9:	Anzahl der Schüler im Schuljahr 2022/23	39
Tabelle 10:	Verteilung der Schüler auf Schulstandorte nach Herkunftsgemeinden	40
Tabelle 11:	Wohn- und Ausbildungsort.....	41
Tabelle 12:	Einrichtungen für Senioren & mobilitätseingeschränkte Menschen (Pflegeheime > 20 Plätze)	42
Tabelle 13:	Kliniken und Krankenhäuser im Landkreis Saarlouis	43
Tabelle 14:	Touristische Kennwerte nach Gemeinden 2019 und 2022.....	44
Tabelle 15:	Bahnhöfe und Haltepunkt im LK Saarlouis	45
Tabelle 16:	Angebot im Regionalverkehr	46
Tabelle 17:	Leistungsangebot Teilnetz 1 (Bestand).....	50
Tabelle 18:	Leistungsangebot Teilnetz 2 (Bestand).....	53
Tabelle 19:	Sonstiges Leistungsangebot (ein-/ausbrechende Linien) (Bestand).....	55
Tabelle 20:	Subunternehmer der KVS GmbH	57
Tabelle 21:	Linienübersicht Landkreis Saarlouis.....	57
Tabelle 22:	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen	62
Tabelle 23:	Punkte von Linienkreuzungen und –verknüpfungen im Netz der KVS GmbH	64
Tabelle 24:	Festlegungen zur Gestaltung des ÖPNV in Anlehnung an § 3 ÖPNVG Saarland (Ziele)	71
Tabelle 25:	Festlegungen zur Gestaltung des ÖPNV in Anlehnung an § 4 ÖPNVG Saarland (Allgemeine Anforderungen)	73

Tabelle 26: Verbindungen nach Verbindungskategorie im Landkreis Saarlouis	77
Tabelle 27: Anforderungen an die ÖPNV-Qualität nach Verbindungskategorien (Auszug VEP ÖPNV Kap. 6.2).....	78
Tabelle 28: Funktionale Netzgliederung im ÖSPV	83
Tabelle 29: Erschließungsstandards nach VDV-Empfehlung mit ODR Ergänzung.....	85
Tabelle 30: Zuordnung Verkehrszeit nach Betriebszeitfenster	85
Tabelle 31: Regelangebot nach Verkehrsachsen und Verkehrszeiten	86
Tabelle 32: Anforderungen an die Qualität der Fahrzeuge	88
Tabelle 33: Anforderungen an die Qualität des Personals.....	91
Tabelle 34: Anforderungen an die Qualität der Sozialstandards	92
Tabelle 35: Anforderungen an die Qualitäten der Haltestellen	96
Tabelle 36: Anforderungen an die Qualitäten einer barrierefreien Haltestelle.....	97
Tabelle 37: Bedienungsqualität der einzelnen Achsen-Abschnitte.....	109
Tabelle 38: Bedienqualität auf den G-Achsen	111
Tabelle 39: Klassifizierung der Qualitätsstufen des Reisezeitverhältnisses ÖPNV/MIV:.....	112
Tabelle 40: Reisezeitvergleich der A- und G-Achsen:	113
Tabelle 41: Reisezeitvergleich der L-Achsen:	114
Tabelle 42: Umsetzungsstand Prüfaufträge aus dem NVP 2018.....	116

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Projektauswahl Straße im Landkreis Saarlouis	13
Abbildung 2: Zentrale Orte und Raumordnerische Siedlungsachsen.....	19
Abbildung 3: Landkreis Saarlouis, Städte, Gemeinden und Ortsteile	20
Abbildung 4: Bevölkerungsverteilung Landkreis Saarlouis.....	22
Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung im Saarland 2017 bis 2040	24
Abbildung 6: Jugend- und Altenquotient im Saarland	26
Abbildung 7: Änderung der Altersstrukturen im Saarland von 2021 auf 2070 (in %).....	26
Abbildung 8: Berufspendlerbeziehungen im LK Saarlouis nach Gemeinden	29
Abbildung 9: Berufspendlerbeziehungen LK Saarlouis und angrenzende Verwaltungseinheiten.....	30
Abbildung 10: Modal Split in Deutschland (Verkehrsleistung: prozentuale Werte der Personenkilometer im MIV und ÖV, Fern- und Nahverkehr, ohne Fahrrad- und Fußgängerverkehr)	33
Abbildung 11: Pkw-Dichte pro 1000 Einwohner im Vergleich Saarland – Deutschland ...	34
Abbildung 12: Pkw pro 1000 Einwohner im Landkreis Saarlouis	34
Abbildung 13: Hauptverkehrsmittelwahl 2017 Saarland	35
Abbildung 14: Anzahl der Schüler im Schuljahr 2022/2023	38
Abbildung 15: Landesbusnetz mit Schienenverbindungen (ohne Nachtbus)	47
Abbildung 16: Angebot Regionalverkehr im Landkreis Saarlouis.....	48
Abbildung 17: Angebot Teilnetz 1	49
Abbildung 18: Angebot Teilnetz 2	52
Abbildung 19: Wabenplan für das Bedienungsgebiet der KVS (Landkreis Saarlouis plus in Nachbarkreise ausbrechende Verkehre)	59
Abbildung 20: Weitere Angebote zur Personenbeförderung	60
Abbildung 21: Barrierefreie Hst mit erweiterter Ausstattung (Bous)	61
Abbildung 22: Barrierefreie Hst im ländlichen Raum mit minimaler Ausstattung (Rammelfangen).....	62
Abbildung 23: Verbindungen im Landesnetz Saarland nach VEP ÖPNV 2021	77
Abbildung 24: Achsenschema für den Landkreis Saarlouis.....	87

Abbildung 25: Erschließungsqualität im Landkreis Saarlouis	102
Abbildung 26: Haltestelleneinzugsbereich 300 m	103
Abbildung 27: Haltestelleneinzugsbereich 600 m	103
Abbildung 28: Detailansicht Erschließungsmängel (1/3).....	105
Abbildung 29: Detailansicht Erschließungsmängel (2/3).....	106
Abbildung 30: Detailansicht Erschließungsmängel (3/3).....	107
Abbildung 31: Zeitschiene Umsetzung Maßnahmen im Landkreis Saarlouis.....	125

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Aufgabenträger
BGBL	Bundesgesetzblatt
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
bzw.	beziehungsweise
DB AG	Deutsche Bahn AG
DIN	Deutsches Institut für Normung
EBO	Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung
EG	Europäische Gemeinschaft
e. V.	Eingetragener Verein
EW	Einwohner
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hst	Haltestelle
i. d. R.	in der Regel
i. V. m.	in Verbindung mit
k. A.	keine Angabe
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MUKMAV	Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz (bis 2022: MWAEV)
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
öDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz Nr. 1908 über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
POI	Point of Interest
RegG	Regionalisierungsgesetz
saarVV	Saarländischer Verkehrsverbund
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
TN	Teilnetz
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VEP ÖPNV	Verkehrsentwicklungsplan für den saarländischen öffentlichen Personen- nahverkehr

VU Verkehrsunternehmen
ZPS Zweckverband Personennahverkehr Saarland

Gender-Hinweis

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen

1.1. Begriffsdefinitionen

1.1.1. Zuständigkeiten

Zuständig für die Aufstellung des Nahverkehrsplanes (NVP) ist der örtliche Aufgabenträger. Der NVP bildet die Grundlage für den Linienverkehr der durch die Genehmigungsbehörde konzessionierten Verkehrsunternehmen auf dem Gebiet des jeweiligen AT.

1.1.2. Aufgabenträger

Der Aufgabenträger (AT), im europäischen Kontext gemäß der EU-Verordnung 1370/2007 auch als „zuständige Behörde“ bezeichnet, vertritt maßgeblich und federführend das öffentliche Interesse bei der Entwicklung und aktiven Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in seinem Zuständigkeitsbereich bzw. übergreifend zu benachbarten Bereichen (letzteres in Abstimmung mit den jeweils dort verantwortlichen Nachbar-AT). Der AT kann öffentliche Dienstleistungsaufträge (öDA) an Verkehrsunternehmen (VU) zur Erbringung der Verkehrsleistungen, z. B. im Rahmen eines europaweiten Ausschreibungswettbewerbs oder per Inhouse-Vergabe an einen internen Betreiber, vergeben.

Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Saarland ist Aufgabe des Landes. Zuständige Behörde ist das Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz (MUKMAV). Zuständiger AT für das Landesbusnetz bestehend aus RegioBus-, ExpressBus- und landesweiten Nachtbuslinien ist der Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS). Zuständige AT für Planung, Organisation und Ausgestaltung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs (§ 5 Abs. 2 ÖPNVG) sind die Landkreise, so auch der Landkreis Saarlouis, und der Regionalverband Saarbrücken. I. V. m. § 5 Abs. 3 ÖPNVG wurde die Aufgabenträgerschaft des Regionalverbandes auf den Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken (ZPRS) sowie auf die Städte Saarbrücken und Völklingen für deren jeweilige Stadtverkehre übertragen. Neben diesen beiden Städten wurde auch die Stadt Neunkirchen nach dem ÖPNVG zum 01.01.2017 AT.

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

1.1.3. Genehmigungsbehörde

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

Die zuständige Genehmigungsbehörde für den Landkreis Saarlouis ist das MUKMAV.

1.1.4. Verkehrsunternehmen

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

1.2. Aufgaben und Ziele des Nahverkehrsplans

Der Nahverkehrsplan (NVP) ist das zentrale Planungs- und Ordnungsinstrument für den ÖPNV auf der kommunalen Ebene.¹ Hiermit werden die Anforderungen an die Ausgestaltung des öffentlichen straßengebundenen Personenverkehrs (ÖSPV) im Landkreis Saarlouis für die kommenden Jahre definiert. Der NVP befasst sich mit der Herleitung und Festlegung sowohl des Umfangs als auch der Qualität des ÖSPV-Angebotes. Hierzu gehören beispielsweise die Ausgestaltung der Fahrzeugflotte sowie die Darstellung der unmittelbaren Schnittstellen zwischen dem ÖSPV und anderen Verkehrsmitteln.

Zudem ist der NVP als genehmigungs- und wettbewerbsrechtliche Grundlage nach §13 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zu berücksichtigen.

„Der Nahverkehrsplan ist spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben“ [§ 11 Abs. 7 Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG)]. Zuletzt wurde der NVP 2018 zum vierten Mal fortgeschrieben. Nachfolgende Gründe sind für eine Fortschreibung des NVP für den Landkreis Saarlouis zu nennen:

- ▶ Modernisierung des PBefG
- ▶ Veröffentlichung des Verkehrsentwicklungsplans für den saarländischen öffentlichen Personennahverkehr (VEP ÖPNV), der auch Vorgaben für den NVP der AT des übrigen ÖPNV beinhaltet
- ▶ Einführung der Marke „PlusBus“ und des neuen Produktes „ExpressBus“ inkl. der dazugehörigen Qualitätsanforderungen im Saarland
- ▶ Zudem sind Ergänzungsbeschlüsse zu den Themen Einrichtung kommunaler Bürgerbusse, Beschaffung lokal emissionsfreier Fahrzeuge für den ÖPNV, Einrichtung von Linienbedarfsverkehren als Teil des ÖPNV aufzunehmen.

1.3. Grundsätzliche Planungsziele für den ÖPNV im Kreisgebiet

Die kreisweiten und kommunalpolitischen Entscheidungen haben zum Teil Einfluss auf den ÖPNV im Landkreis.

So sollen die Prüfaufträge aus der letzten Fortschreibung des NVP oder verworfene Aufträge unter heutigen Gesichtspunkten neu bewertet werden. So werden zudem immer wieder neue (Tangential-) Verbindungen zwischen Ortsteilen oder Verbindungen zu weiteren „Points of Interest“ (POI) gefordert. Aus diesen Forderungen können neue Linien bzw. Angebote sowie Linienwegänderungen resultieren oder alternative ÖPNV-Formen.

Alternative ÖPNV-Formen wie z. B. der On-Demand-Verkehr oder Bürgerbusse sollen im Landkreis in den ÖPNV integriert und ausgebaut werden. Mit diesen Formen ist eine Mobilitätsgarantie nach dem Vorbild Baden-Württembergs² vorstellbar.

Der Landkreis stellt finanziell das „Grundgerüst“ des ÖPNV im Kreisgebiet sicher, zusätzliche Angebote müssen von Seiten der Gemeinden getragen werden.

¹ Die Verantwortung für den schienengebundenen Nahverkehr (SPNV) obliegt den Ländern.

² Die Mobilitätsgarantie in BaWü soll ein verlässliches und attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr in den Städten wie auf dem Land zusichern. Hierbei sollen alle Orte in Ballungsräumen mit mind. 15 Minuten und im ländlichen Raum alle 30 Minuten angebunden sein. Der Bedienzeitraum ist von 5 Uhr bis 24 Uhr.

Die Marke „PlusBus“ kann auf lokale Linien ausgeweitet werden. Hierzu muss ein Abgleich des Angebotes mit den entsprechenden Qualitätskriterien vorgenommen und ggf. nachgebessert werden z. B. durch Schließen einzelner Taktlücken.

1.4. Rechtliche Grundlagen

In der Bundes- und Landesgesetzgebung ist der Nahverkehrsplan rechtlich verankert. Er erfüllt hierzulande die Funktion des Strategiepapiers für den öffentlichen Personennahverkehr gemäß der europäischen Rechtsdefinition. Damit sind nachfolgend benannte Rechtsgrundlagen maßgebend für die Aufgaben und Inhalte des Nahverkehrsplans.

1.4.1. Europäischer Rechtsrahmen

Die EU-Verordnung (EG) 1370/2007 ist das für den Binnenmarkt geltende Regelwerk zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge und der Gewährung von Ausgleichsleistungen durch die öffentliche Hand an VU für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen. Daneben ist sie Grundlage zur Vergabe ausschließlicher Rechte an Unternehmen zum Zweck der Erbringung bestimmter Verkehrsleistungen. Es sind auch die Veröffentlichungspflichten für den Gesamtbericht über die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die Vorabkennzeichnung einer Vergabeabsicht hier festgelegt. Im Rahmen der Änderungsverordnung (EU) 2016/2338 zur VO (EG) 1370/2007 werden Möglichkeiten der zuständigen Behörden – wobei es sich in Deutschland im Regelfall um die ÖPNV-AT handelt – zur Spezifikation gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen konkretisiert.

1.4.2. Rechtsrahmen in Deutschland

Das **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)** wurde zuletzt am 19. Juni 2020 geändert. Es regelt die Finanzhilfen des Bundes an die Länder für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (§ 1 GVFG). Im § 3 werden die Voraussetzungen für die Förderung festgelegt.

Das **Regionalisierungsgesetz (RegG)** regelt die Finanzierung und Verteilung des Steueraufkommens des Bundes bis zum Jahr 2031 an die Länder (sog. Regionalisierungsmittel). Das Gesetz wurde zuletzt am 16. Dezember 2022 in Hinblick auf die COVID-19-Pandemie geändert. Hierbei ist die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge sicherzustellen (§1 Abs. 1 RegG). Die Regionalisierungsmittel werden von den Bundesländern überwiegend zur Finanzierung des SPNV eingesetzt (§ 6 Abs. 1 RegG). Diese können auch für den straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV) verwendet werden. Die Ausgestaltung der Zuweisung und der Zuständigkeiten werden in den Ländern geregelt. Die Länder sind jährlich verpflichtet, dem Bund die Verwendung der Mittel nachzuweisen (§ 6 Abs. 2 RegG).

Das **Personenbeförderungsgesetz (PBefG)** regelt den Marktzugang für den Betrieb von Diensten zur Personenbeförderung in Deutschland. Im Rahmen der Förderung des ÖPNV und des Ausgleichs der Verkehrsinteressen siedelt das PBefG die Zuständigkeit zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung im ÖPNV bei den von den Ländern benannten Behörden, den AT, an. Die AT haben dabei ihre Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes in einem Nahverkehrsplan festzulegen.

Mit der Novelle des PBefG im April 2021 wurden u. a. Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit im Gesetz verankert, neue Genehmigungsarten für flexible Ridepooling-Dienste eingeführt – entweder als Teil des absehbar gemeinwirtschaftlichen ÖPNV (als

Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG) oder im kommerziellen Gelegenheitsverkehr (als gebündelter Bedarfsverkehr nach § 50 PBefG) – sowie Regelungen getroffen über Berichtspflichten bei der Bereitstellung, Verarbeitung und Löschung von Mobilitätsdaten.

1.4.3. Rechtsrahmen im Saarland

Das **Gesetz über den Öffentlichen Personenverkehr im Saarland (ÖPNVG)**³ regelt die Rahmenbedingungen für die Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs auf Schiene und Straße.

Die konkreten quantitativen und qualitativen Anforderungen an den straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV) liegen in der Zuständigkeit der Landkreise und des Regionalverbandes Saarbrücken (§ 5 Abs. 2 ÖPNVG). Diese werden im Nahverkehrsplan definiert (§ 11 Abs. 1 ÖPNVG).

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

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

Bereits seit der ersten Verabschiedung des Verkehrsentwicklungsplans Öffentlicher Personennahverkehr Saarland 1996 bzw. des 1. Nahverkehrsplanes des Landkreises Saarlouis sowie dessen Fortschreibungen wurde festgelegt, dass Sorge und Rechnung zu tragen ist, Menschen mit motorischen und sensorischen Einschränkungen im Landkreis Saarlouis einen barrierefreien Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen (u. a. Anschaffung von Niederflur Omnibussen oder Bau von barrierefreien Haltestellen). Auch im ÖPNVG findet man in § 4 Abs. 4 einen entsprechenden Hinweis zu einer benutzerfreundlichen Gestaltung.

Weiterhin sind die Grundlagen der EU-Richtlinie 2001/85/EG⁴ vom 20.11.2001 zu berücksichtigen.

1.4.4. Weitere Rechtsgrundlagen im Kontext

Bezogen auf die VU und deren Einsatz von Kraftfahrzeugen (sowie für den Landkreis Saarlouis derzeit nicht relevanten O-Bussen) zur Beförderung von Fahrgästen ist die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (**BOKraft**)⁵ zu berücksichtigen.

³ Gesetz Nr. 1908 über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG) vom 30. November 2016.

⁴ Besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.

⁵ Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 21. Juni 1975 (BGBl. I S. 1573), die zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) geändert worden ist.

Für den SPNV sind die maßgeblichen Grundlagen für den Bau und Betrieb dieser Verkehre im Allgemeinen Eisenbahngesetz (**AEG**)⁶ sowie in der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (**EBO**)⁷ für regelspurige Eisenbahnen zu entnehmen.

Im Rahmen der barrierefreien Ausgestaltung des ÖPNV sind die für die Barrierefreiheit zutreffenden DIN-Normen von Bedeutung. Folgenden DIN-Normen beinhalten auch das „Zwei-Sinne-Prinzip“:

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

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

Die im Jahr 2021 veröffentlichte europäische Norm DIN EN 17210 beschreibt die grundlegenden, allgemeinen Mindestanforderungen und Empfehlungen für eine barrierefreie und nutzbar gebaute Umgebung⁸. Die Anpassung der entsprechenden Normen wie z. B. DIN 18040 soll bis Sommer 2024 überarbeitet werden. Somit kann mit Änderungen innerhalb dieser Normen gerechnet werden.

1.5. Planerische Grundlagen

Neben den rechtlichen Grundlagen sind weiterhin die planerischen sowie zum Teil fachübergreifenden Grundlagen bei der Weiterentwicklung des ÖPNV-Verkehrs zu beachten. Ziel ist es die getroffenen Festlegungen aus den planerischen Grundlagen aufzunehmen und zu ergänzen.

1.5.1. Rahmenplanung auf Bundesebene

Auf der Bundesebene ist der Bundesverkehrswegeplan 2030 zu benennen. Dieser enthält Aussagen zum Neu- und Ausbau der Bundesstraßen, Bundesschienenwege sowie Bundeswasserstraßen.

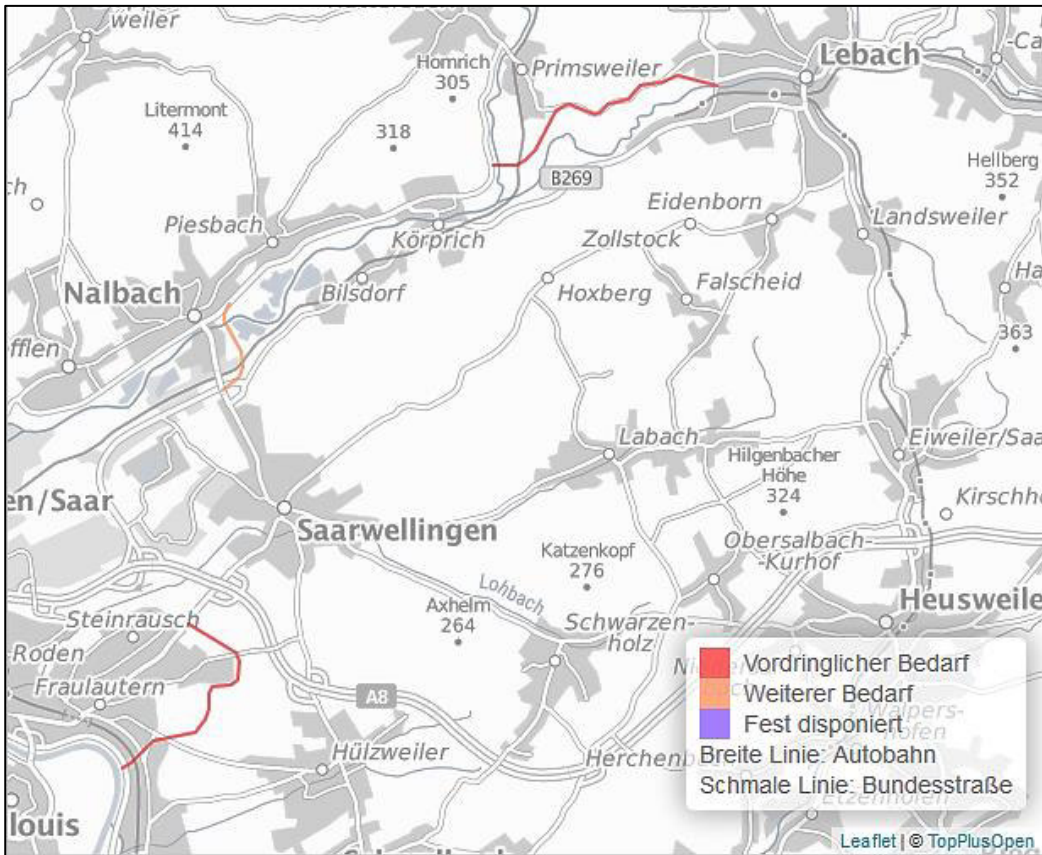
Im Bereich der Bundesstraßen sind im Landkreis Saarlouis zwei Projekte mit „vordringlichem Bedarf“ sowie ein Projekt mit „weiterer Bedarf“ positioniert (siehe Abbildung 1). Dabei handelt es sich um die Ortsumfahrungen Saarlouis – Fraulautern (B 269) und Lebach (B 269) sowie Nalbach (B 269).

⁶ Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 10 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147) geändert worden ist.

⁷ Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 5. April 2019 (BGBl. I S. 479) geändert worden ist

⁸ Vgl. <https://nullbarriere.de/din17210.htm>, letzter Abruf 26.01.2023

Abbildung 1: Projektauswahl Straße im Landkreis Saarlouis



Quelle: https://www.bvwp-projekte.de/map_street.html (PRINS), letzter Zugriff: 18.04.2023
 © Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Mit Umsetzung dieser Projekte sollen zum Teil Geschwindigkeitsreduzierungen auf den ursprünglichen Verkehrsstrassen einhergehen. Diese Geschwindigkeitsänderungen und Änderungen im Verkehrsfluss können Auswirkungen auf den ÖPNV haben und sind in Betracht zu ziehen.

1.5.2. Landesplanerische Grundlagen

Der **Landesentwicklungsplan des Saarlandes** ist seit 2006 in Kraft. Er definiert die raumordnerischen Siedlungsachsen, welche im Saarland bedeutend sind und gliedert die Städte und Gemeinden in zentrale Orte bzw. Verflechtungsbereiche. Diese definierten Bereiche und Achsen beinhalten wichtige Ziele für den ÖPNV. Die zentralen Orte sind mit dem ÖPNV zu erreichen und untereinander zu verbinden. Für den Landkreis Saarlouis relevante Siedlungsachsen und Zentren sind dem Kapitel 2.1.1. zu entnehmen. Eine neue Fassung des LEP ist 2023 in der Endabstimmung. Dieser stellt die ÖPNV-Anbindung von Siedlungsflächen mehr in den Vordergrund als bisher.

Der **Verkehrsentwicklungsplan für den ÖPNV** im Saarland (VEP ÖPNV) ist im ÖPNVG verankert und für den Zeitraum von 20 Jahren aufgestellt. Die erste Fassung wurde 1998 erstellt. Der aktuell gültige VEP ÖPNV wurde im Sommer 2021 beschlossen. Er ist ein mittel- bis langfristiger strategischer Plan zur Entwicklung des saarländischen öffentlichen Nahverkehrs. Hierbei geht es vor allem um den Nahverkehr, der in der Zuständigkeit des Landes liegt. Davon betroffen sind Nahverkehrsangebote auf Eisenbahnstrecken und regionale Buslinien, die das Schienennetz ergänzen.

Darüber hinaus zeigt der VEP ÖPNV Saarland saarlandweite Strategien in allen überregionalen Handlungsfeldern des ÖPNV auf und legt landesweite Standards fest, die auch auf der regionalen und lokalen Ebene von den AT des ÖPNV erfüllt werden sollen. Aussagen zu diesen landesweiten Standards können dem Kapitel 3.2.2. entnommen werden. Dabei handelt es sich grundsätzlich um mittel- und langfristige Strategien und Schritte zur Weiterentwicklung des ÖPNV. Auf dieser Grundlage werden konkrete Einzelmaßnahmen ausgearbeitet und sukzessive umgesetzt. Das gilt insbesondere für die vorgesehenen Infrastrukturvorhaben, wie etwa Reaktivierung und Neubau von Schienenstrecken, Bau oder Ausbau von Haltepunkten und Verknüpfungsanlagen.

Die zentralen Handlungsfelder im VEP ÖPNV sind: Landesnetz Bus und Bahn, Barrierefreiheit, Klima und Umwelt, Stationen und Haltestellen, Sicherheit, Tarif und Vertrieb, Digitalisierung, Vernetzte Mobilität, Tourismus sowie Marketing und Kommunikation.

Ein zentrales Handlungsfeld – Tarif und Vertrieb – wurde im Rahmen der saarVV-Tarifreform 2021 bereits angegangen. Die Tarife wurden vereinfacht und für viele günstiger gemacht. Kern der Tarifreform sind sogenannte Flatrate-Abos, die die bisher umstrittene Wabenstruktur in den Hintergrund rücken und im gesamten saarVV-Netz Gültigkeit besitzen. Bei den Schüler-Abos wurde ein Geschwister-Rabatt eingeführt, der die Familien entlastet. Mit den sogenannten Fair-Tickets wurden Sozialtarife eingeführt und die neuen Tages-Tickets für bis zu fünf Personen sprechen insbesondere Gelegenheitsfahrer an. Mit der Einführung des Deutschlandtickets 2023 hat das Handlungsfeld einen weiteren entscheidenden Impuls erhalten.

Eines der wichtigsten Vorhaben des VEP von 1998, die Bildung eines Verkehrsverbundes, ist 2005 mit der Gründung des saarVV umgesetzt worden. Im Regionalbusbereich sind inzwischen 14 RegioBus-Linien eingerichtet. Hinzu kommen sieben landesweite Nachtbuslinien. Die Situation im Schienenverkehr hat sich durch die Einführung der Stadtbahn zwischen Saargemünd und Lebach und durch den erfolgreichen Abschluss mehrerer wettbewerblicher Vergabeverfahren grundlegend gewandelt. An die Stelle des Monopolisten DB Regio sind inzwischen zwei Schienenverkehrsunternehmen getreten. Außerdem wurden neue Produkte im Bereich der schnelleren Regionalverbindungen entwickelt (SÜWEX, vlexx).

In den Nahverkehrsplan des Landkreises Saarlouis werden der aktuelle Zustand des Landesnetzes und die für den Planungszeitraum von 5 Jahren als gesichert geltenden Ziele der Landesregierung übernommen. Ein Abgleich der in diesem Nahverkehrsplan formulierten Ziele und Maßnahmen mit den Vorgaben des aktuellen VEP ÖPNV des Landes erfolgt an entsprechender Stelle (siehe Kapitel 3.2.2).

Auf der Ebene des Landes gibt es noch die **Tourismuskonzeption Saarland 2025**, die einen Einfluss auf den öffentlichen Nahverkehr im Landkreis Saarlouis hat. Hierbei wird unter dem Kapitel „Themenspezifische Handlungsfelder“ der Ausbau der naturtouristischen Infrastruktur behandelt. Der ÖPNV oder andere umweltfreundliche Verkehrsmittel sollen zur Entwicklung nachhaltiger Mobilitätskonzepte zur besseren Erreichbarkeit und Vor-Ort-Mobilität in den Naturräumen integriert werden. Die Ausgangs- und Endpunkte für Aktivtouren sind mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu erschließen⁹. Der Nahverkehrsplan bietet hierzu eine Analyse mit Handlungsempfehlungen.

⁹ Vgl. Tourismuskonzeption Saarland 2025: Wir schaffen Werte mit Wachstum und Qualität, Stand: 2015, S. 61.

1.5.3. Fachplanungen und Studien auf Ebene des Landkreises Saarlouis

Der Landkreis Saarlouis hat in enger Zusammenarbeit mit seinen 13 angehörigen Kommunen ein **integriertes Klimaschutzkonzept** aufgestellt. Ziel ist es bis 2030 etwa 55% weniger Treibhausgase (Referenzjahr 1990) zu emittieren und bis zum Jahr 2050 den Anteil an Erneuerbaren Energien am Endenergieverbrauch auf 60% zu erhöhen¹⁰. Die dargelegten Maßnahmen haben nur eine indirekte Auswirkung auf den ÖPNV.

1.5.4. Planungen, Studien und Entwicklungskonzepte der Städte und Gemeinden

Die vom Bundesland geforderten integrierten Gemeindeentwicklungskonzepte auf der Ebene der Kommunen wurden im Landkreis Saarlouis zum Teil umgesetzt. Unter dem Kapitel „Technische Infrastruktur, Verkehr und Umwelt“ wird unter anderem der Schwerpunkt zum ÖPNV dargelegt. Hier geht es vor allem darum, dass die ländlich gelegenen Ortsteile einen angebotsstarken ÖPNV vorhalten müssen, um als attraktive Wohnstandorte wahrgenommen zu werden. Es wird aber auch darauf hingewiesen, dass unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten dies kaum flächendeckend umgesetzt werden kann. Hier ist auf ein flexibles, nachfrageorientiertes und ggf. ehrenamtliches Angebot zurückzugreifen.

1.6. Organisatorische Grundlagen

Die Hierarchie der rechtlichen Grundlagen spiegelt sich auch im organisatorischen Aufbau des ÖPNV wider. Die Akteure des Öffentlichen Personennahverkehrs sind auf unterschiedlichen Organisationsebenen verteilt und nehmen auf unterschiedliche Weise Einfluss auf den ÖPNV (siehe auch Kapitel 1.1.2.).

Auf der Landesebene ist das **Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz (MUKMAV)** unter anderem mit den Aufgaben im Verkehrsbereich beauftragt. Hier werden die Landesgesetze, die Verordnungen sowie die Richtlinien zum Verkehr erlassen. Als planerische Vorgabe erstellt die Landesregierung den VEP ÖPNV. Die Genehmigungsbehörde nach dem PBefG vergibt die Konzessionen im saarländischen Busverkehr und überwacht deren Einhaltung.

Das Land ist zuständiger AT für den SPNV nach dem AEG und vergibt in dieser Funktion die Landesmittel für Infrastruktur und Betrieb. Für das operative Geschäft bedient sich das MUKMAV der Geschäftsstelle des Zweckverbandes der Aufgabenträger (**ZPS**).

Auf Basis des ÖPNVG ist das MUKMAV 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 AT (ÖPNV-Pauschale) und die VU (Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr, verbundbedingte Ausgleichsleistungen, Ausgleichsleistungen nach dem Schwerbehindertengesetz) mit öffentlichen Mitteln ausgestattet.

Gemäß § 6 ÖPNVG nehmen die AT ihre Aufgaben zum Teil gemeinsam im ZPS wahr. Dieser umfasst gegenwärtig die AT 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 derzeit der Landrat des Landkreises Neunkirchen.

Die AT übertragen dem ZPS insbesondere die Aufgabenträgerschaft für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des landesweiten ÖPNV-Netzes im Straßenpersonennahverkehr (RegioBus-Linien, Nachtbuslinien) und die Entwurfsarbeiten und Abstimmung der

¹⁰ Vgl. Null-Emissions-Landkreis Saarlouis, Stand: 2013, S. 1.

Nahverkehrspläne. Außerdem betreibt der ZPS die Datendrehscheibe und Fahrgastinformationsplattform „saarfahrplan“. Die Übertragung weiterer Dienstleistungen ist möglich. Für das MUKMAV betreut der ZPS den SPNV im Saarland. Hierzu gehören die Durchführung von Vergabeverfahren, die Weiterentwicklung von Infrastruktur und Fahrplänen sowie die Überwachung der Qualität der Verkehrsleistung.

Der ZPS hat in Abstimmung mit seinen Mitgliedern und dem Verbund der VU 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.

Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr im **Landkreis Saarlouis** ist gemäß § 5 Absatz 2 ÖPNVG der Landkreis selbst. Planung, Organisation und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV sind die Aufgaben des Landkreises Saarlouis, die er innerhalb der gegebenen politischen und finanziellen Rahmenbedingungen erfüllt. Hierzu zählt auch die Erstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplanes.

Die Aufgabenträgerschaft für die Infrastruktur und den Betrieb der Saarbahn nach AEG und BOStrab wurde vom Land auf die Stadt Saarbrücken übertragen, die damit auch zuständig ist für einen Teil des Schienenverkehrs im Landkreis Saarlouis. Dies betrifft die Saarbahn von der Kreisgrenze bei Lebach-Landsweiler bis Lebach-Jabach.

Das ÖPNVG benennt die AT 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 ÖPNVG, 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 AT abzustimmen.

Nach § 5 Abs. 4 ÖPNVG können die Aufgabenträger zur gemeinsamen Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs Vereinbarung schließen, was auch Vereinbarungen der Aufgabenträger zur Übertragung der Aufgabenträgerschaft für einzelne Linien umfasst. Die Landkreise Merzig-Wadern und Saarlouis haben sich im Dezember 2023 mittels Kooperationsvertrages zur künftigen Zusammenarbeit entschlossen. Gegenstand der Kooperation ist die Zusammenarbeit beider Landkreise bei der Planung, Organisation und Ausgestaltung des Personennahverkehrs. Räumlich erstreckt sich diese Zusammenarbeit auf beide Kreisgebiete einschließlich der ausbrechenden Linien in die unmittelbar angrenzenden Gebiete anderer nationaler ÖPNV-Aufgabenträger sowie in die Gebiete des Département Moselle und Luxemburg. Wesentliche Ziele sind einerseits die ausreichende Bedienung beider, die Kreisgrenzen überschreitenden Gebiete zur Erleichterung der Nutzung für die Fahrgäste und andererseits ein bezahlbarer, qualitativ besserer sowie umweltfreundlicher ÖPNV. Dies soll künftig durch eine inhaltliche und zeitliche Harmonisierung der Nahverkehrspläne beider ÖPNV-Aufgabenträger entsprechend der im Kooperationsvertrag gemeinsam vereinbarten Zielen und Vorgaben sichergestellt werden.

Die **Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH (SNS)** bildet eine zusätzliche Organisationsebene. Sie übernimmt das Management des Verbundtarifs im „**Saarländischen Verkehrsverbund (saarVV)**“, die Abstimmung und Kommunikation der unterschiedlichen Interessen der Verbundmitglieder. Aktuell gehören der SNS 16 Verkehrsunternehmen an (Stand Mai 2023). Das Verbundgebiet umfasst 147 Tarifwaben.

Die Verkehrsleistung wird von den beauftragten **Verkehrsunternehmen (VU)** erbracht. Im Landkreis Saarlouis ist dies annähernd flächendeckend die KVS GmbH mit 41 Linien. Weitere Linien in ein- oder ausbrechenden Verkehren werden von acht weiteren VU erbracht. Nähere Angaben hierzu in Kapitel 2.2.3., Tabelle 17 bis Tabelle 19.

Nach dem zwischen den Landkreisen Merzig-Wadern und Saarlouis abgeschlossenen Kooperationsvertrag soll ein kommunales Verkehrsunternehmen gegründet werden. Diese soll mit Know-how und Unterstützung der KVS GmbH aufgebaut und mit dem Ziel betrieblicher und kaufmännischer Synergien, insbesondere bei den kreisübergreifenden Linien, betrieben werden.

Alle Bemühungen für einen guten ÖPNV und jede Erfüllung von Aufgaben in diesem Zusammenhang sollen letztendlich dem Fahrgast bzw. Kunden nutzen. Nur so kann auch höher gesteckten Zielen wie der Daseinsvorsorge, dem Klimaschutz, dem demographischen Wandel oder der Barrierefreiheit Rechnung getragen werden. Fahrgäste sind in übergeordneten Verbänden wie ProBahn oder dem Verkehrsclub Deutschland (VCD), lokalen Initiativen oder dem 2023 neu gegründeten Fahrgastbeirat auf Landesebene vertreten.

1.7. Finanzielle Grundlagen

Der SPNV im Saarland wird als Rückgrat des ÖPNV durch das zuständige Landesministerium, z. Zt. dem MUKMAV, finanziert. Die Finanzierung des Landes wird aus der Zuweisung von **Bundesmitteln nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG)** getragen. Dies gilt ausschließlich der Finanzierung des nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz betriebenen SPNV und des sonstigen ÖPNV - hierunter fällt im Landkreis Saarlouis auch die anteilige Finanzierung der RegioBus-Linien R3, R4, R5 und R13 - und ist die zentrale gesetzliche Finanzierungsgrundlage für den übergeordneten Nahverkehr.

Mit Einführung des Deutschlandtickets (sowie dem „Junge-Leute-Ticket“ im Saarland) sind weitere Ausgleichzahlungen zwischen den Akteuren erforderlich. Die finale Abstimmung hierzu ist noch nicht getroffen, jedoch wird es wohl nach einem ähnlichen Prinzip wie beim Schüler- und Auszubildendenverkehr erfolgen. Mindereinnahmen sollen zu 100% vom ZPS ausgeglichen werden.

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

Die **Finanzierung des ZPS** erfolgt durch die AT des SPNV und ÖSPV anteilig durch eine **testierte Kostenstellenrechnung**. Kosten für weitere Aufgaben nach § 6 Abs. 6 ÖPNVG tragen die jeweiligen AT nach dem Verursacherprinzip.

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

Die in der Verbundgesellschaft SNS organisierten VU finanzieren die ÖPNV-Leistungen überwiegend aus dem Verkauf von Fahrausweisen und/oder Entgelten bzw. Zuwendun-

gen der AT. Hierzu zählen auch von den Kommunen über die im NVP definierte ausreichende Verkehrsbedienung hinausgehende, bestellte Verkehrsleistungen, die für den Landkreis Saarlouis einer vertraglichen Regelung zwischen der jeweiligen Kommune und dem VU bedürfen.

Eine weitere bedeutende Finanzierungsquelle stellen diejenigen Mittel dar, welche zum **Ausgleich der Rabattierung von Fahrausweisen** im Auszubildendenverkehr (Schüler, Berufsschüler und Studenten) gewährt werden können. Maßgeblich ist die landesrechtliche Regelung nach § 14 ÖPNVG, wonach insgesamt 90 Prozent des zuletzt für ein Jahr festgesetzten Ausgleichsbetrags auf Antrag ausgeglichen wird. Der Antrag ist bei der Geschäftsstelle des ZPS unter Vorlage eines testierten Nachweises der Verbundgesellschaft der VU zu stellen.

Den AT für den ÖSPV werden darüber hinaus pauschal zweckgebundene Mittel zur Finanzierung von Verkehrsleistungen, insbesondere Betriebsleistungen für die Beförderung von Auszubildenden und die vergünstigte Beförderung von Studierenden im Rahmen des Semestertickets, nach § 15 ÖPNVG („ÖPNV-Pauschale“), zur Verfügung gestellt.

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

Zudem besteht die Möglichkeit von Zuschüssen für Infrastruktureinrichtungen nach dem GVFG Saarland, z. B. für

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

2. Bestandsanalyse

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

2.1. Strukturdaten

Im folgenden Abschnitt werden Bestandsinformationen hinsichtlich der Raumstruktur, Bevölkerung und Verkehrssituation im Landkreis Saarlouis gegeben.

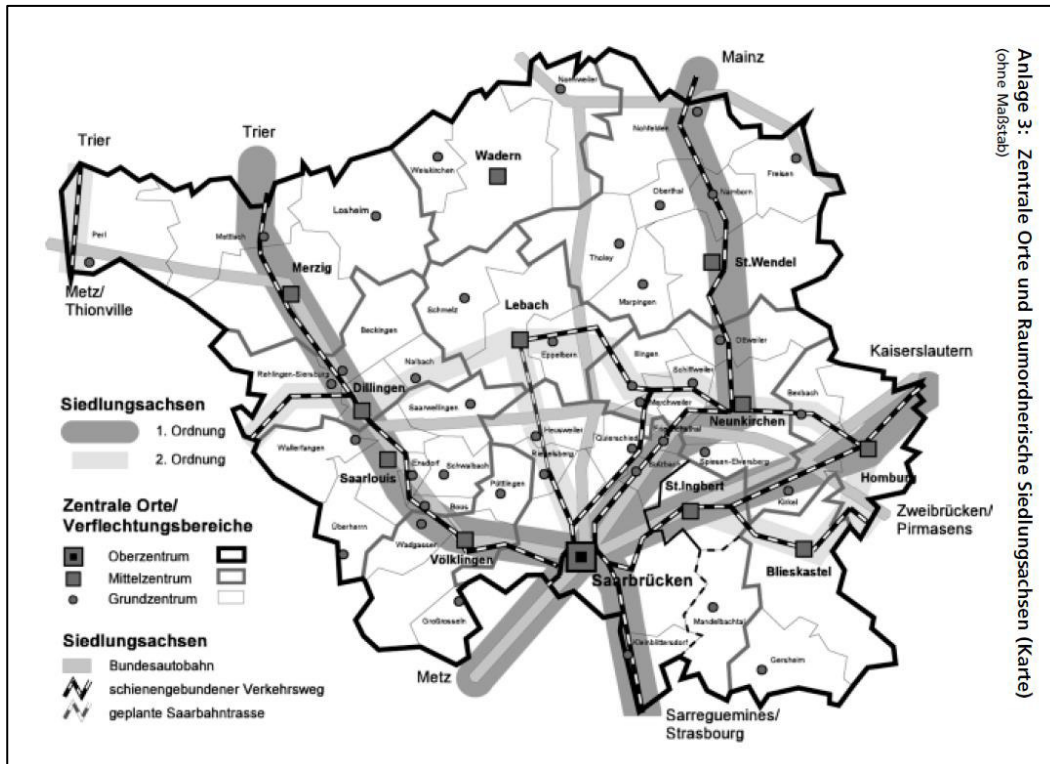
2.1.1. Raumstruktur

Der Landkreis liegt im Südwesten des Saarlandes und grenzt im Norden an den Landkreis Merzig-Wadern, im Osten an die Landkreise St. Wendel und Neunkirchen sowie im Süden an den Regionalverband Saarbrücken inkl. der Stadt Völklingen und dem französischen Department Moselle.

Gemäß Landesentwicklungsplan im Saarland (LEP) werden für die einzelnen Landkreise auch Raumkategorien definiert. Diese sind die Kernzone des Verdichtungsraumes, die Randzone des Verdichtungsraumes sowie die Raumkategorie Ländlicher Raum. Im Landkreis Saarlouis sind alle drei Raumkategorien vorhanden.¹¹

Desweiteren werden im LEP die zentralen Orte sowie die raumordnerischen Siedlungsachsen definiert (siehe Abbildung 2).

Abbildung 2: Zentrale Orte und Raumordnerische Siedlungsachsen



Quelle: Landesentwicklungsplan Teilabschnitt „Siedlung“ 2006, S. 50.

¹¹ Vgl. Landesentwicklungsplan Teilabschnitt „Siedlung“ 2006, Anlage 4 und 5.

Es wird ersichtlich, dass durch den Landkreis Saarlouis eine Siedlungsachse 1. Ordnung sowie zwei Siedlungsachsen 2. Ordnung verlaufen:

Siedlungsachse 1. Ordnung:

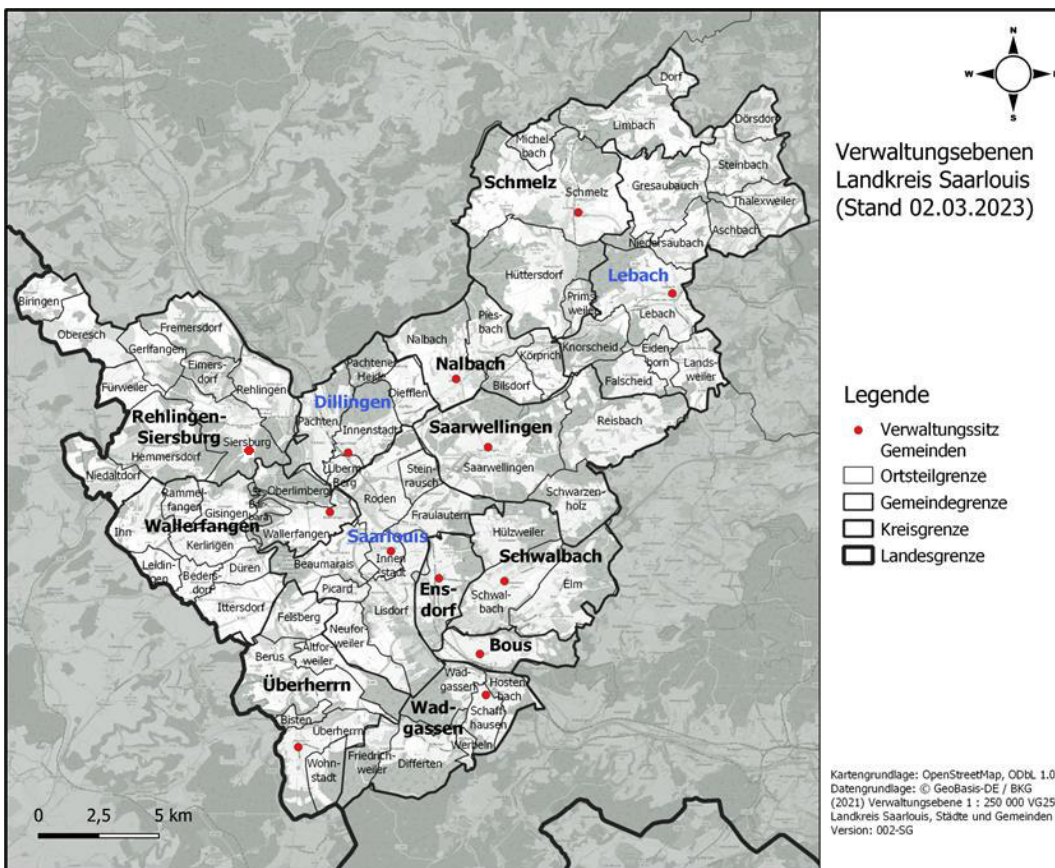
- ▶ (Straßburg -) Saarbrücken - Völklingen - Saarlouis - Dillingen - Merzig (- Trier)

Siedlungsachsen 2. Ordnung:

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

Zudem sind innerhalb des Landkreises drei Mittelzentren (Saarlouis, Dillingen und Lebach) angesiedelt. Im Kreisumfeld sind auch Merzig, Wadern, St. Wendel, Neunkirchen und Völklingen als Mittelzentren definiert. Die Fläche des Landkreises beträgt 459,35 km² und besteht aus insgesamt 3 Städten und 10 Gemeinden, welche in der Abbildung 3 dargestellt sind.

Abbildung 3: Landkreis Saarlouis, Städte, Gemeinden und Ortsteile



2.1.2. Bevölkerungsstruktur

Im Jahr 2022 wurden insgesamt 194.923 Einwohner (EW) im Landkreis Saarlouis verzeichnet. Dies entspricht, bezogen auf die Gesamtfläche, einer durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von ungefähr 424 EW pro km².

Im Vergleich zum Jahr 2020 mit einer Einwohneranzahl von 193.732 hat sich die Bevölkerung somit um 0,62 % erhöht (siehe Tabelle 1). Den größten Zuwachs verzeichnet dabei die Gemeinde Schmelz, welche um rund 1,6 % gewachsen ist. Hervorzuheben ist, dass in

fast allen Gemeinden oder Städten ein Zuwachs zu verzeichnen ist. Nur die Stadt Lebach weist einen geringen Rückgang mit rund 0,4 % auf.

Tabelle 1: Einwohnerverteilung des Landkreis Saarlouis

Stadt/Gemeinde	2020	2021	2022	Prozentuale Veränderung	Fläche in km ²	EW je km ²
Bous	6.967	6.978	7.062	1,36%	7,63	926
Dillingen	19.801	19.668	19.856	0,28%	22,05	900
Ensdorf	6.467	6.502	6.566	1,51%	8,39	783
Lebach	18.828	18.694	18.757	-0,38%	64,21	292
Nalbach	9.041	9.079	9.117	0,83%	22,43	406
Rehlingen-Siersburg	14.331	14.343	14.351	0,14%	61,24	234
Saarlouis	34.409	34.445	34.610	0,58%	43,30	799
Saarwellingen	13.182	13.177	13.246	0,48%	41,67	318
Schmelz	16.040	16.136	16.299	1,60%	58,62	278
Schwalbach	17.160	17.126	17.263	0,60%	27,37	631
Überherrn	11.373	11.393	11.538	1,43%	34,31	336
Wadgassen	16.919	16.900	16.971	0,31%	25,91	655
Wallerfangen	9.214	9.220	9.287	0,79%	42,22	220
Summe	193.732	193.661	194.923	0,62%	459,35	424

Quelle: Statistisches Amt Saarland, Stand 2020, 2021 und 2022

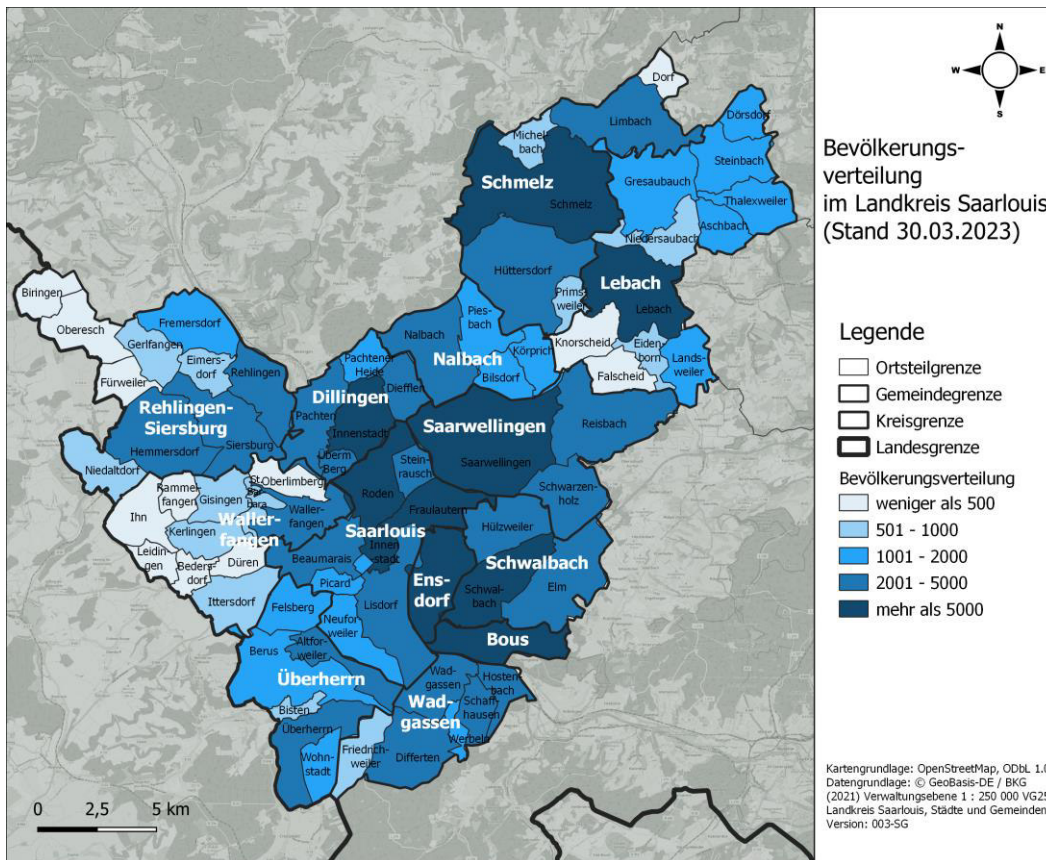
Die Stadt Saarlouis besitzt mit 34.600 Einwohnern den größten Anteil im Landkreis Saarlouis. Darauf folgen die Städte Dillingen mit rund 19.900 EW und Lebach mit ca. 18.800 EW.

Abbildung 4 stellt die aktuelle Bevölkerungsverteilung in den Städten, Gemeinden und den Ortsteilen dar. Die geringste Bevölkerungsdichte weisen neben einzelnen Lebacher Stadtteilen die westlichen Ortsteile der Gemeinden Wallerfangen und Rehlingen-Siersburg auf. Dieser ländliche Raum wird umgangssprachlich und landschaftskundlich auch als „Saargau“ bezeichnet.

Die Gemeinde Wallerfangen besitzt mit 220 EW pro km² neben Rehlingen-Siersburg mit 234 EW pro km² die geringste Einwohnerdichte im Landkreis. Die wenigsten Einwohner im Landkreis weist jedoch die Gemeinde Ensdorf mit 6.566 EW bei gleichzeitig einer sehr hohen Bevölkerungsdichte von 783 EW pro km² auf.¹² Dies ist der geringen Fläche der Gemeinde geschuldet.

¹² Vgl. Statistisches Amt Saarland: Fläche, Bevölkerung in den Gemeinden, Stand 2022

Abbildung 4: Bevölkerungsverteilung Landkreis Saarlouis



Quelle: Eigene Darstellung nach Landkreis Saarlouis, Gemeinde und Städte zum 31.12.2022/01.01.2023, März 2023

Eine Abfrage zur aktuellen Bevölkerungszahl (2022/2023) direkt bei den einzelnen Städten und Gemeinden ergab eine deutlich höhere Bevölkerungszahl von rund 10 %. Insgesamt lag hierbei die Einwohnerzahl für den Landkreis Saarlouis bei 212.825 EW.¹³ Wegen der Vergleichbarkeit der Daten zur Einwohnerverteilung wurde für das Jahr 2022 weiterhin die Datenquelle des Statistischen Amtes des Saarlandes herangezogen. Für die Betrachtung des Demographie-Spiegels der Bevölkerung der Gemeinden mit Haupt- und Nebenwohnsitz, wurden die Daten aus den Städten und Gemeinden herangezogen, da diese detailliertere Aussagen in Bezug auf den Landkreis getroffen haben (vgl. Tabelle 2).

Den größten Anteil der Einwohner mit Haupt- und Nebenwohnsitz im Landkreis Saarlouis nehmen Personen ein, die zwischen 21 und 60 Jahre alt sind. Der Anteil an der Gesamtbevölkerung entspricht 50,1 % mit 108.312 EW.

Den geringsten Anteil der Einwohnerverteilung mit 36.390 EW besitzt die Gruppe der unter 20-Jährigen. Das sind ungefähr 17,1 % von der Gesamtbevölkerung. In der Kategorie von 20 bis 60 Jahren überwiegt die männliche Bevölkerung. Bei den über 60-Jährigen überwiegt der Anteil der weiblichen Personen. In der Gesamtbetrachtung ist der Anteil der weiblichen (50,6 %) und der männlichen (49,4 %) Bevölkerung nahezu ausgeglichen.

¹³ Die Differenz basiert auf unterschiedlichen Erhebungs-, Auswertungsmethoden sowie deren Analysen. Im Gegensatz zur tatsächlichen Abfrage der aktuellen Bevölkerungsanzahl des Landkreises beruht die Statistik des Statistischen Amt Saarland auf der Basis Zensus 2011.

Tabelle 2: Demographie-Spiegel im Landkreis Saarlouis

	Haupt- und Nebenwohnsitz									Gesamtsumme
	bis 20 Jahre			21 - 60 Jahre			über 60 Jahre			
	männl.	weibl.	Summe	männl.	weibl.	Summe	männl.	weibl.	Summe	
Bous	722	636	1.358	1.997	1.922	3.919	1.004	1.271	2.275	7.552
Dillingen	1.987	1.851	3.838	5.797	5.303	11.100	3.007	3.696	6.703	21.641
Ensdorf	662	602	1.264	1.811	1.787	3.598	1.026	1.195	2.221	7.083
Lebach	1.996	1.736	3.732	5.679	4.845	10.524	3.119	3.588	6.707	20.963
Nalbach	818	756	1.574	2.512	2.424	4.936	1.446	1.733	3.179	9.689
Rehlingen-Siersburg	1.399	1.288	2.687	4.037	3.974	8.011	2.323	2.633	4.956	15.654
Saarwellingen	1.134	1.155	2.289	3.692	3.686	7.378	1.982	2.375	4.357	14.024
Saarlouis	3.310	3.207	6.517	10.101	9.843	19.944	5.679	6.865	12.544	39.005
Schmelz	1.537	1.493	3.030	4.500	4.256	8.756	2.582	3.061	5.643	17.429
Schwalbach	1.648	1.632	3.280	4.786	4.869	9.655	2.754	3.323	6.077	19.012
Überherm	1.035	1.053	2.088	3.076	3.150	6.226	1.912	2.236	4.148	12.462
Wadgassen	1.584	1.529	3.113	4.743	4.713	9.456	2.697	3.178	5.875	18.444
Wallerfangen	887	733	1.620	2.464	2.345	4.809	1.619	1.819	3.438	9.867
Gesamtsumme	18.719	17.671	36.390	55.195	53.117	108.312	31.150	36.973	68.123	212.825

Quelle: Landkreis Saarlouis, Gemeinde und Städte zum 31.12.2022/01.01.2023, Februar 2023

2.1.3. Entwicklungsprognose zur Bevölkerung

- ▶ Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung prognostiziert in der Studie Raumordnungsprognose 2040, herausgegeben im März 2021, eine deutliche Schrumpfung der Bevölkerung von 2017 bis 2040 (vgl. Tabelle 3):
- ▶ Innerhalb des gesamten Saarlandes von -10,4 % und
- ▶ im Landkreis Saarlouis von -10,1 %.

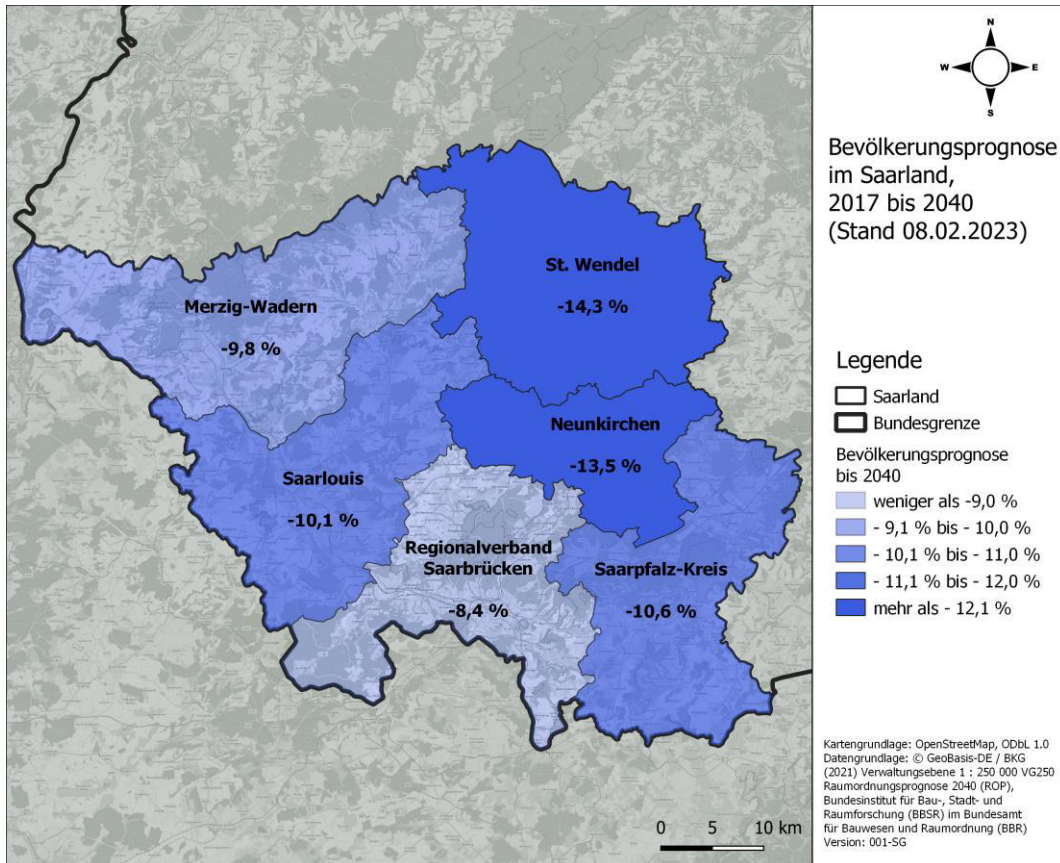
Tabelle 3: Bevölkerungsprognose Saarland

	Bevölkerung 2017	Bevölkerung 2040	Relative Bevölkerungsentwicklung 2017-2040 [%]	Durchschnittsalter 2017	Durchschnittsalter 2040
Deutschland	82.792.351	81.950.000	-1,0	44,4	45,7
Saarland	994.200	890.800	-10,4	46,4	48,1
Regionalverband Saarbrücken	330.150	302.300	-8,4	45,3	45,8
LK Merzig-Wadern	103.656	93.500	-9,8	45,9	48,7
LK Neunkirchen	133.297	115.400	-13,5	46,8	48,8
LK Saarlouis	195.815	176.100	-10,1	46,4	47,6
LK Saarpfalz-Kreis	143.402	128.200	-10,6	46,9	47,8
LK St. Wendel	87.867	75.300	-14,3	47,2	50,1

Quelle: Eigene Darstellung nach Raumordnungsprognose des Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, V-1.1.01, Stand Februar 2023

Basierend auf den Daten der Raumordnungsprognose 2040 wird für den Landkreis Saarlouis eine abnehmende Einwohneranzahl in den nächsten Jahrzehnten vorhergesagt. Insgesamt würde das für den Landkreis einen Bevölkerungsrückgang von rund 195.800 EW (2017) auf 176.100 EW (2040) bedeuten.

Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung im Saarland 2017 bis 2040



Quelle: Eigene Darstellung nach Raumordnungsprognose des Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, V-1.1.01, Stand Februar 2023

In der Abbildung 5 wird deutlich, dass für den Regionalverband Saarbrücken mit der Funktion des Oberzentrums sowie die benachbarten Landkreise mit einer Mehrzahl an Städten mit mittelzentraler Funktion ein geringerer Bevölkerungsrückgang prognostiziert wird.

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

Städtische Regionen (wie bspw.: Berlin +9,6 % EW und Hamburg + 8,0 % EW) wachsen weiterhin, während die Einwohnerzahlen im ländlichen Raum meist rückläufig sind. Die zentrale Herausforderung liegt zukünftig auf der Weiterentwicklung einer vollständigen und gut erreichbaren Infrastruktur, wobei die Schaffung von Angeboten aus flexibler Mobilität, schnellem Internet und einer angemessenen Gesundheitsversorgung in erreichbarer Nähe erfüllt werden muss, um einem solchen Rückgang nachhaltig entgegenwirken zu können.

Das statistische Bundesamt (Destatis) bestätigt die Raumordnungsprognose 2040 mittels der 15. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung. Diese stellt mehrere Varianten zur Prognose der Bevölkerungsentwicklung zur Verfügung. Bezugsjahr ist hier 2021. Danach verringert sich die Kreisbevölkerung unter moderaten Bedingungen bis 2040 auf 177.700 EW (-8 %) und bis zum Jahr 2070 auf 151.000 EW (-22 %) (siehe Tabelle4).

Tabelle 4: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2021 bis 2070

Stadt/Gemeinde	2021	2040	Prozentuale Veränderung*	2070	Prozentuale Veränderung*
Bous	6.978	6.402	-8,25%	5.446	-21,96%
Dillingen	19.668	18.046		15.350	
Ensdorf	6.502	5.966		5.074	
Lebach	18.694	17.152		14.590	
Nalbach	9.079	8.330		7.086	
Rehlingen-Siersburg	14.343	13.160		11.194	
Saarlouis	34.445	31.604		26.883	
Saarwellingen	13.177	12.090		10.284	
Schmelz	16.136	14.805		12.593	
Schwalbach	17.126	15.713		13.366	
Überherrn	11.393	10.453		8.892	
Wadgassen	16.900	15.506		13.190	
Wallerfangen	9.220	8.459		7.196	
Summe	193.661	177.687		151.142	

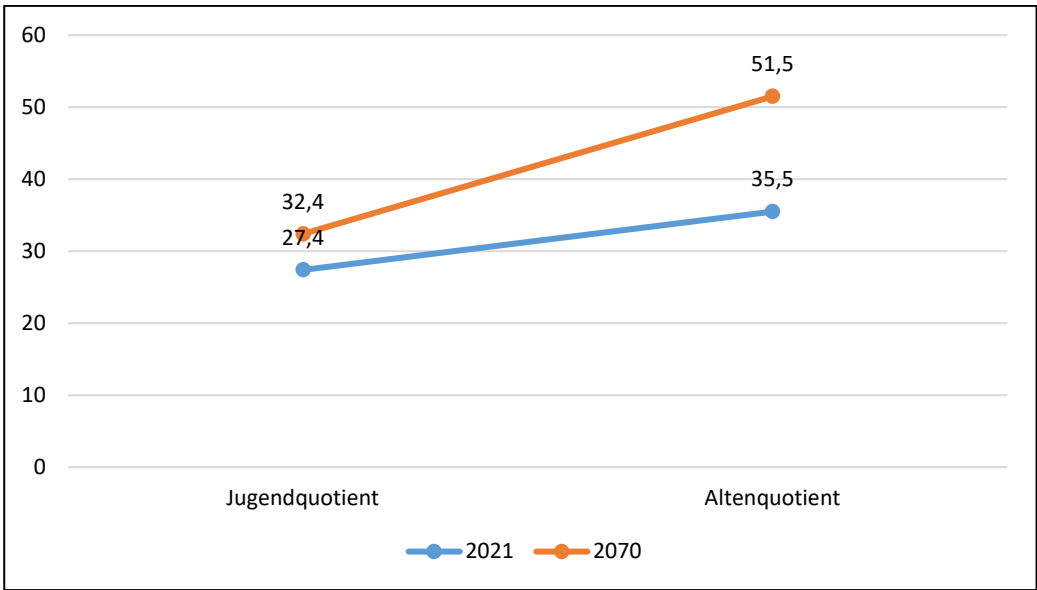
* Basis 2021

Quelle: Eigene Darstellung nach der 15. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung (Basis: 31.12.2021), Statistisches Bundesamt (Destatis), letzter Zugriff am 31. März 2023

Bei der Betrachtung von Abbildung 6 und Abbildung 7 wird die zu erwartende, anhaltende Alterung der Gesellschaft aufgezeigt (vgl. Tabelle 3). Die Abbildung 6 stellt den Jugend- und Altenquotienten in den Jahren 2021 und 2070 gegenüber. Die Quotienten geben an, wie das Verhältnis der Personen unter 20 Jahren bzw. über 67 Jahren zur Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter von je 100 Personen zwischen 20 und 65 Jahren ist. Dabei ist hervorzuheben, dass beide Quotienten zunehmen. Insbesondere der Altenquotient erfährt einen Zuwachs von rund 45 %.

Ebenfalls geht in diesem Zusammenhang deutlich hervor, dass die Anteile der über 65-Jährigen leicht zunehmen und die Altersgruppe bis 64 Jahren abnehmen wird. Dennoch nimmt die Gruppe der 20- bis 67-Jährigen weiterhin den größten Anteil ein.

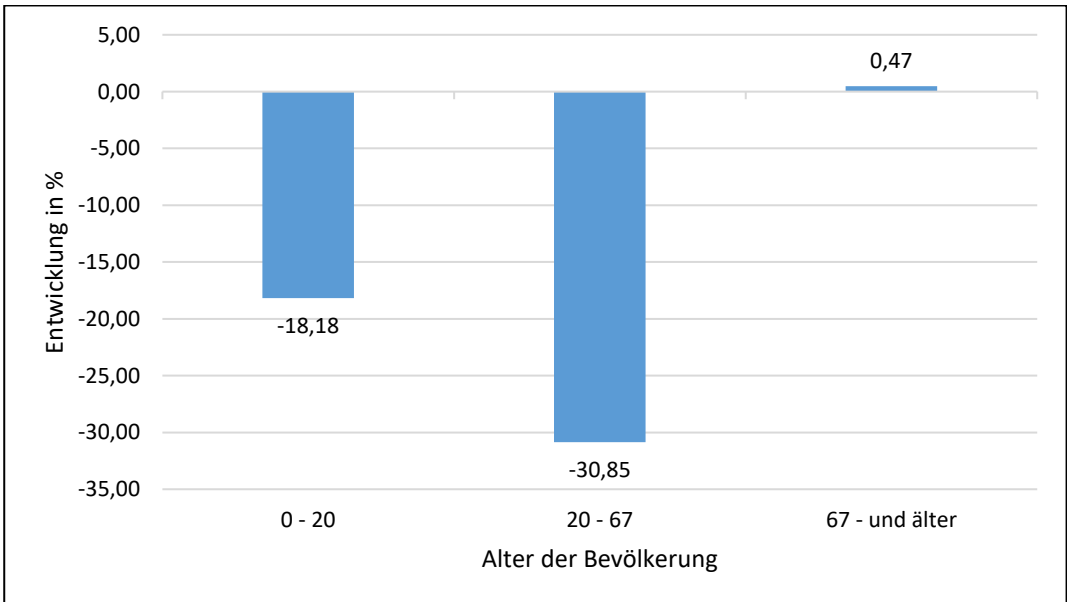
Abbildung 6: Jugend- und Altenquotient im Saarland



Quelle: Eigene Darstellung nach Statistischer Bericht, 15. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung – Bundesländer, Berichtszeitraum 2021 – 2070, erschienen am 02. Dezember 2022, letzter Zugriff: 31. März 2023

Mit der zunehmenden Alterung der saarländischen Bevölkerung geht ein steigender Pflegebedarf einher. Zudem steigt der Anteil mobilitätseingeschränkter Personen in der Gesellschaft. In diesem Zusammenhang sollte neben den klassischen Auswirkungen auf die Mobilität und die Gehfähigkeit, auch ein Augenmerk auf nachlassende Sinne und kognitive Fähigkeiten gesetzt werden (vgl. Blinden- und Sehbehindertenverein für das Saarland e.V.).

Abbildung 7: Änderung der Altersstrukturen im Saarland von 2021 auf 2070 (in %)



Quelle: Eigene Darstellung nach Statistischer Bericht, 15. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung – Bundesländer, Berichtszeitraum 2021 – 2070, erschienen am 02. Dezember 2022, letzter Zugriff: 31. März 2023

2.1.4. Erwerbsstruktur

Die Anzahl an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten lag Mitte 2021 im Landkreis Saarlouis bei 69.544 am Arbeitsort (vgl. Tabelle 5). Die meisten Beschäftigten sind im produzierenden Gewerbe und Dienstleistungsbereich tätig. Die höchste Anzahl an Arbeitsplätzen befindet sich in der Kreisstadt Saarlouis, gefolgt von der Stadt Dillingen und der Gemeinde Saarwellingen. Dabei weist die Kreisstadt Saarlouis einen überdurchschnittlichen Anteil an Einpendlern auf und verzeichnet infolgedessen neben der Stadt Dillingen positive Pendlersalden.

Größere Arbeitgeber im Landkreis sind (Stand 2023):

- ▶ die Ford-Werke GmbH (Werk Saarlouis, mit rund 4.700 Mitarbeitern),
- ▶ die AG der Dillinger Hüttenwerke in Dillingen (ca. 4.200 Mitarbeitern),
- ▶ die Ludwig Schokolade GmbH & Co KG (Werk Saarlouis, mit rund 980 Mitarbeitern),
- ▶ Gebr. Meiser GmbH in Schmelz (mit rund 950 Mitarbeitern),
- ▶ das Marienhaus Klinikum St. Elisabeth in Saarlouis (mit rund 950 Mitarbeitern),
- ▶ NEMAK (Alugießerei) in Dillingen (mit rund 940 Mitarbeitern),
- ▶ das Dachser SE Logistikzentrum Saarland in Überherrn-Altforweiler (mit rund 640 Mitarbeiter) sowie
- ▶ die Stadtverwaltung Saarlouis mit rund 600 Mitarbeitern.¹⁴

Insgesamt gibt es im Saarland ca. 388.172 Arbeitsplätze. Knapp 18 % davon befinden sich im Landkreis Saarlouis.

Tabelle 5: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte

Stadt/Gemeinde	Arbeitsort	Wohnort	Einpendler	Auspender	Pendlersaldo
Bous	1.875	2.596	1.554	2.276	-722
Dillingen	13.948	7.501	11.655	5.216	6.439
Ensdorf	1.622	2.413	1.412	2.205	-793
Lebach	4.506	6.711	3.139	5.347	-2.208
Nalbach	1.076	3.541	794	3.261	-2.467
Rehlingen-Siersburg	2.237	5.465	1.460	4.690	-3.230
Saarlouis	26.700	13.012	21.521	7.855	13.666
Saarwellingen	4.774	5.106	4.047	4.382	-335
Schmelz	3.478	6.266	2.142	4.934	-2.792
Schwalbach	2.147	6.595	1.428	5.932	-4.504
Überherrn	3.797	4.386	2.973	3.566	-593
Wadgassen	2.206	6.789	1.445	6.031	-4.586
Wallerfangen	1.178	3.437	904	3.164	-2.260
Summe	69.544	73.818	54.474	58.859	-4.385

Quelle: Eigene Darstellung nach Bundesagentur für Arbeit, Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort, 30.06.2021

¹⁴ Wirtschaftsförderung im Landkreis Saarlouis, Stand 2023.

2.1.5. Pendlerverflechtungen

Innerhalb des Landkreises Saarlouis sind deutliche Pendlerbeziehungen zwischen den Gemeinden zu erkennen. Im Durchschnitt müssen 83,33 % der Erwerbstätigen im Landkreis Saarlouis zu ihrer Arbeitsstätte die Wohngemeinde verlassen. Im Jahr 2017 lag der Anteil auspendelnder Erwerbstätiger bei 78,90 %. Die Gemeinden Nalbach und Wallerfangen haben mit rund 92 % den größten Anteil an Auspendlern im landkreisweiten Vergleich. In Tabelle 6 werden die Auspendlerquoten i. V. m. den Binnenpendlern der einzelnen Gemeinden dargestellt.

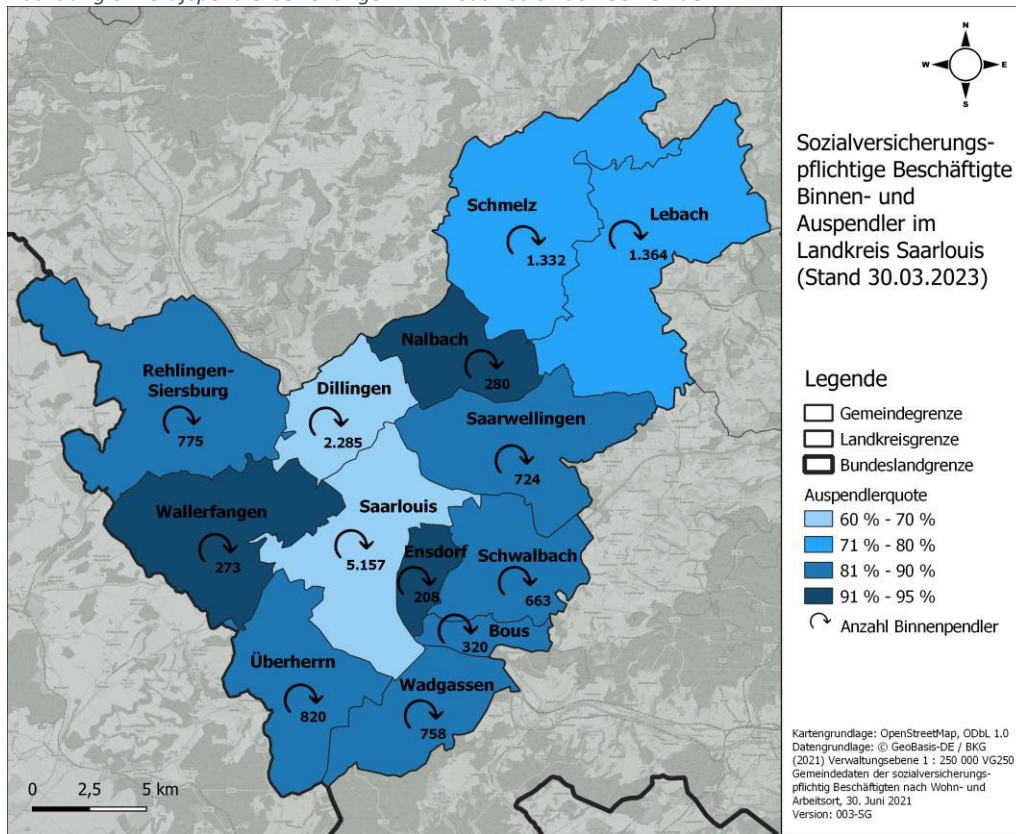
Tabelle 6: Auspendleranteile sozialversicherungspflichtiger Beschäftigter in den Gemeinden

Stadt/Gemeinde	Wohnort	Binnenpendler	Auspender [%]
Bous	2.596	320	87,67
Dillingen	7.501	2.285	69,54
Ensdorf	2.413	208	91,38
Lebach	6.711	1.364	79,68
Nalbach	3.541	280	92,09
Rehlingen-Siersburg	5.465	775	85,82
Saarlouis	13.012	5.157	60,37
Saarwellingen	5.106	724	85,82
Schmelz	6.266	1.332	78,74
Schwalbach	6.595	663	89,95
Überherrn	4.386	820	81,30
Wadgassen	6.789	758	88,83
Wallerfangen	3.437	273	92,06
Summe	73.818	14.959	83,33

Quelle: Eigene Darstellung nach Bundesagentur für Arbeit, Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort, 30.06.2021

Es wird ersichtlich, dass neben den Gemeinden Nalbach und Wallerfangen auch Ensdorf bei über 90 % den höchsten Anteil an Auspendlern im Landkreis Saarlouis aufweist. Dies wird zusätzlich mithilfe der Abbildung 8 verdeutlicht. Die geringste Auspendlerquote besitzen die Städte Saarlouis und Dillingen, welche zusätzlich auch eine hohe Anzahl an Binnenpendler besitzen. Diese Korrelation lässt sich auf eine hohe Einwohnerzahl und die Ansiedlung von Industrie und Gewerbe in den Städten zurückführen.

Abbildung 8: Berufspendlerbeziehungen im LK Saarlouis nach Gemeinden

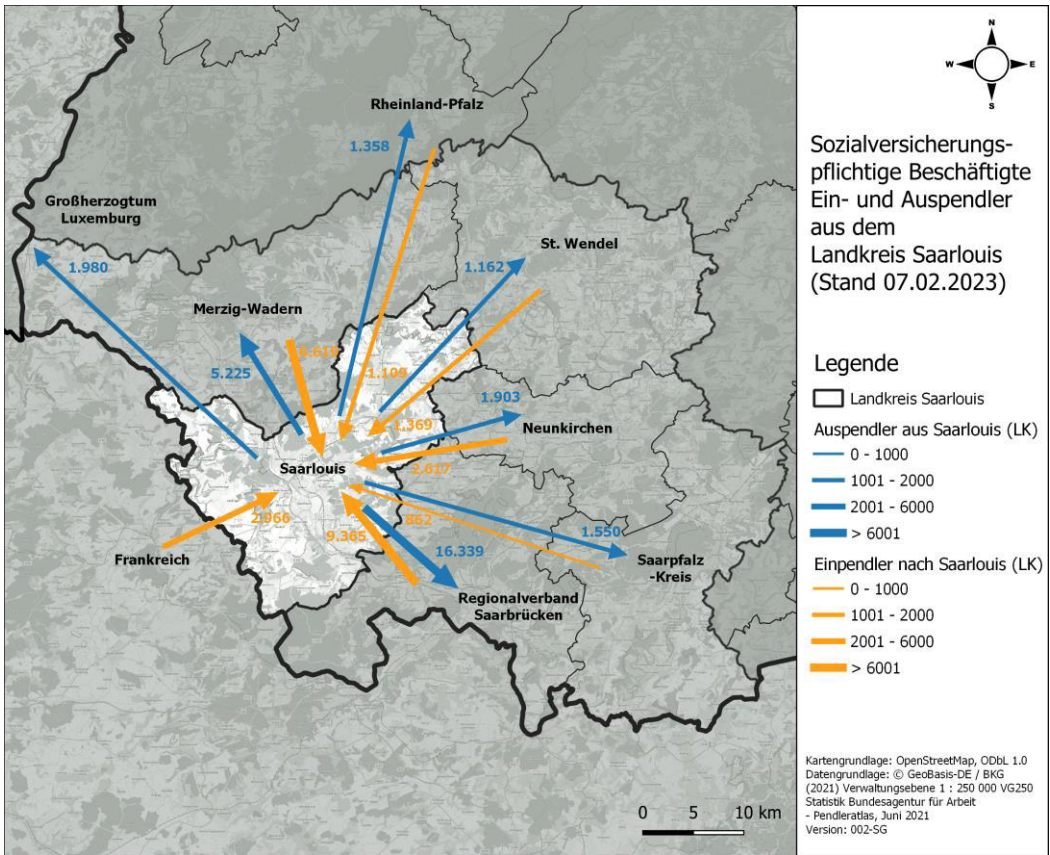


Quelle Abb. 8: Eigene Darstellung nach Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort, 30. Juni 2021

Die Berufspendlerbeziehungen des Landkreises Saarlouis zu weiteren saarländischen Kreisen und dem Regionalverband Saarbrücken sowie nach Rheinland-Pfalz, Frankreich (Anm.: nur Einpendler) und Großherzogtum Luxemburg (Anm.: nur Auspendler), zeigt Abbildung 9. Die stärkste Pendlerbeziehung besteht mit dem Regionalverband Saarbrücken, wo ca. 25.700 Menschen täglich die gemeinsame Grenze überschreiten. Die zweitgrößte Pendlerbeziehung besteht nach Merzig-Wadern mit ca. 11.800 Bewegungen, gefolgt vom Landkreis Neunkirchen (4.500 Pendler), dem Landkreis St. Wendel (2.500 Pendler) und dem Saarpfalz-Kreis (2.400 Pendler). Zwischen dem Landkreis Saarlouis und Rheinland-Pfalz pendeln rund 2.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Zu erwähnen ist auch die Anzahl von 2.966 Beschäftigten aus Frankreich, die im Landkreis Saarlouis arbeiten. Bei der Betrachtung der Auspendler ist festzustellen, dass die drittstärkste Auspendlerquote mit 1.980 Auspendler¹⁵ Richtung Großherzogtum Luxemburg liegt.

¹⁵ IBA/OIE, Stand 2021

Abbildung 9: Berufspendlerbeziehungen LK Saarlouis und angrenzende Verwaltungseinheiten



Quelle: Eigene Darstellung nach Bundesagentur für Arbeit Statistik, Pendleratlas, 30.06.2021

2.1.6. Motorisierter Individualverkehr

Der Individualverkehr zeichnet sich dadurch aus, dass der Nutzer in aller Regel frei über Zeiten und Wege entscheiden kann. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) legt hierbei ein Verkehrsmittel mit Verbrennungs- oder Elektromotor zu Grunde. Entsprechend ist die Nutzung des MIV direkt und indirekt mit umweltschädigenden Emissionen verbunden.

Im Gegensatz dazu steht der öffentliche Verkehr, der meist für mehr Menschen gemeinsam auf festgelegten Routen zu festgelegten Zeiten nutzbar ist. Zwar existieren hier auch alternative Bedienungsformen und punktuell dichte Taktungen, aber das System ist vergleichsweise unflexibel. Die Belastungen der Umwelt sind allgemein geringer.

Die hohe Flexibilität des motorisierten Individualverkehrs, die damit verbundene Bequemlichkeit und das oft immer noch mit dem eigenen Fahrzeug verbundene positive Image führen dazu, dass der MIV in Deutschland mit ca. 80% der Verkehrsleistung im Personentransport die weitaus am stärksten genutzte Verkehrsart ist. Er ist damit der größte Konkurrent des ÖPNV.

2.1.6.1. Straßeninfrastruktur

Der Landkreis Saarlouis ist durch ein dichtes Straßennetz klassifizierter Straßen erschlossen und an regionale und überregionale Ziele gut angebunden. Innerörtlich ergänzen kommunale Straßen dieses Netz und sorgen im Grundsatz für eine gute Erreichbarkeit aller lokalen Ziele im MIV und im ÖPNV.

Die zentrale Verkehrsachse ist die BAB 620 / BAB 8 zwischen Hostenbach und Fremersdorf, die der Siedlungs- und Entwicklungsachse erster Ordnung durch das Saartal folgt (siehe Kapitel 2.1.1). Sie verbindet die Oberzentren Saarbrücken und Luxemburg / Trier. Am Autobahndreieck Saarlouis zweigt die BAB 8 nach Osten ab und schafft eine zusätzliche Verbindung zum deutschen Autobahnnetz. Die Verkehrsbelastung auf der BAB 620 erreicht am Dreieck Saarlouis den Höchstwert von ca. 48.500 Kfz am Tag (Bundesanstalt für Straßenwesen 2021). Auf den übrigen Autobahnabschnitten sinkt sie ab auf eine Größenordnung rd. 30-35.000 Kfz.

Ergänzt werden die Bundesautobahnen und –straßen durch ein Netz an Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen, die sich in Abhängigkeit von der Besiedlungsdichte im Ballungsraum verdichten und in den Randlagen ausdünnen. Das Bundesstraßennetz im Landkreis bilden die

- ▶ B51 (rechts der Saar von Saarbrücken bis Dillingen),
- ▶ B268 (Saarbrücken, Heusweiler – Lebach – Schmelz – Losheim am See),
- ▶ B269 (St. Wendel – Lebach – Dillingen – Saarlouis – Felsberg – Frankreich),
- ▶ B269 neu (BAB 620 bei Lisdorf – Frankreich),
- ▶ B405 (BAB 8 bei Saarwellingen – Saarlouis – Ittersdorf – Frankreich),
- ▶ B10 (kurzes Stück Lebach – BAB 1 bei Eppelborn).

Besonders zu erwähnen ist die B269 neu, die als Neubau den Lückenschluss zwischen dem deutschen und dem französischen Autobahnnetz (A4 bei Carling) herstellt. Sie trägt laut Verkehrsmengenkarte 2021 nur wenige Jahre nach ihrer Inbetriebnahme zwischen der Anschlussstelle zur BAB 620 und Überherrn ein Verkehrsaufkommen von 18.300 bis 11.000 Kfz/Tag.

Die B51 wurde in den letzten Jahren abschnittsweise zwischen der Anschlussstelle zur B269neu (zwischen Bous und Ensdorf) und der Dillinger Hütte als Umgehung für Ensdorf, Fraulautern und Roden aus den Ortsdurchfahrten in die Saaraue verlegt mit entsprechenden Auswirkungen auf innerörtliche Verkehrsmengen.

Hohe Verkehrsbelastungen auf Bundesstraßen treten zudem in Lebach (B 268/B 269 17.700 Kfz/Tag), Nalbach (B 269 13.700 Kfz/Tag) und Saarlouis (B 405 12.200 Kfz/Tag) auf. Ansonsten liegt der durchschnittliche tägliche Verkehr bei 10.000 und darunter.

Auf den Landesstraßen erster und zweiter Ordnung schwanken die Verkehrsbelastungen je nach Lage im Netzzusammenhang ganz erheblich. Lokale Spitzenbelastungen sind in den Ortslagen von Wadgassen, Saarlouis und Siersburg festzustellen. Diese, oben genannte und weitere Belastungsbeispiele zeigt die folgende Tabelle 7.

Tabelle 7: Verkehrsmengen im Landkreis Saarlouis auf ausgewählten Strecken mit hoher Belastung

Streckenabschnitt	Verkehrsmenge = Kfz / 24 Std.		
	2015	2021*	+ / - (%)*
BAB 620 AS Wallerfangen – AD Saarlouis	56.700	48411	-14,62%
BAB 620 AS Saarlouis Mitte – AS Wallerfangen	50.900	43897	-13,76%
BAB 8 AS Dillingen Mitte – AS Rehlingen	47.500	42242	-11,07%
BAB 620 AS Wadgassen – AS Ens Dorf B 269	45.700	k.A.*	-
BAB 8 AD Saarlouis, vor Übergang zu BAB 620	42.600	k.A.*	-
BAB 8 AS Schwalbach – AS Saarwellingen	31.200	28012	-10,22%
B268 Ortsdurchfahrt Lebach	23.200	17700	-23,71%
B51 Dillingen Primsbrücke	20.500	15800	-22,93%
B405 Ortsdurchfahrt Fraulautern - Roden	18.600	17400	-6,45%
B269 neu Lis dorfer Berg	17.800	18300	2,81%
L271 Ortsdurchfahrt Wadgassen zur BAB 620	15.800	12000	-24,50%
B269 Ortsdurchfahrt Nalbach	15.700	13700	-12,74%
B51 Ortsdurchfahrt Bous	15.100	14300	-5,30%
L271 Saarlouis Zentrum - Lisdorf	14.700	12800	-12,93%
B268 Ortsdurchfahrt Schmelz	14.300	12700	-11,19%
L171 Ortsdurchfahrt Siersburg	14.200	12400	-12,68%
B405 Ortsdurchfahrt Saarlouis Metzger Straße	14.100	12200	-13,48%
L142 Ortsdurchfahrt Saarwellingen zur BAB 8	13.700	12200	-10,95%
L139 Ortsdurchfahrt Ens Dorf zur B51	12.000	11200	-6,67%
L143 Ortsdurchfahrt Dillingen Richtg Diefflen	11.900	13800	15,97%
L139 Ortsdurchfahrt Schwalbach	11.110	9700	-12,69%
L167 Ortsdurchfahrt Überherrn	10.400	7900	-24,04%
L170 Ortsdurchfahrt Saarlouis Wallerfg. Str.	9.400**	16300	73,40%**

Quelle: Landesbetrieb für Straßenbau, Verkehrsmengenkarte des Saarlandes, 2015 und 2021.

* Werte 2021 aufgrund Pandemie nur eingeschränkt vergleichbar. BAB-Werte durch Bundesanstalt für Straßen erfasst, k.A. = keine belastbaren Werte verfügbar.

** Wegen Vollsperrung Ortslage Wallerfangen kein direkter Vergleich möglich.

Die Werte der Verkehrsmengenerfassung 2021 sind aufgrund der damals noch anhaltenden Pandemie nur sehr eingeschränkt aussagekräftig!

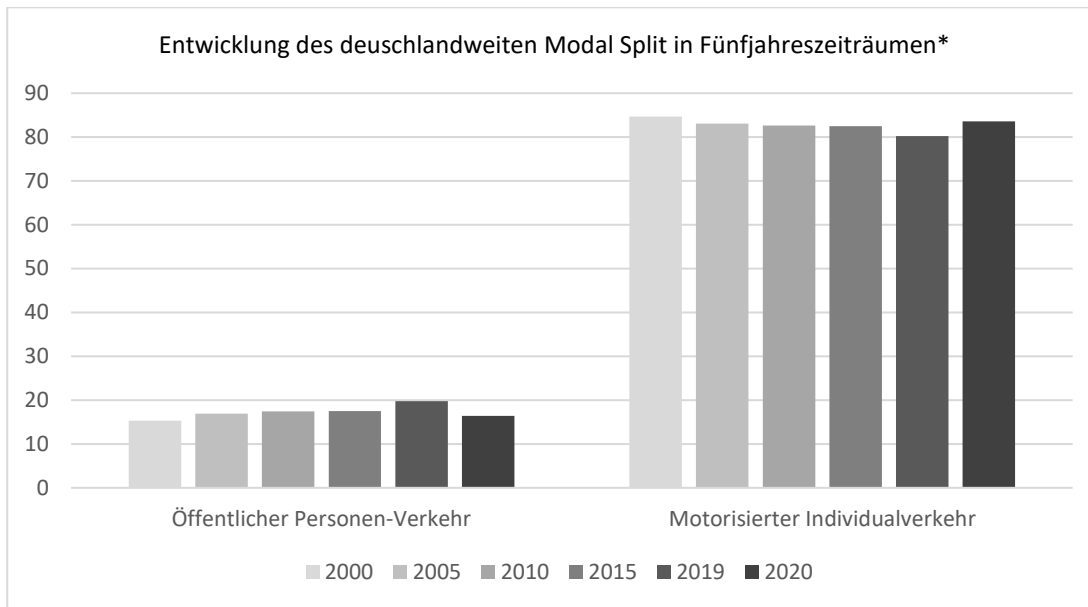
Aus der vorhandenen Straßeninfrastruktur resultieren i. d. R. gute Erreichbarkeiten mit dem MIV, bezogen auf Autobahnanschlüsse, Bahnhöfe, die umliegenden Flughäfen (Luxemburg, Saarbrücken) und die für das Kreisgebiet relevanten Mittelzentren (Saarlouis, Dillingen, Lebach, Völklingen, Merzig, Wadern) sowie weitere Zentren in der Nähe (z. B. Saarbrücken).

Aufgabe des Nahverkehrsplanes ist es, durch ein gutes, flächendeckendes ÖPNV-Angebot die Nutzung des Pkw und damit die Verkehrsbelastungen zu reduzieren.

2.1.6.2. Pkw-Nutzung und –Bestand

Den Großteil des MIV macht der Personenkraftwagen (Pkw) aus, aber auch Motorräder, Mopeds, Wohnmobile etc. gehören zu den Kraftfahrzeugen. Der Pkw ist das von den Deutschen mit Abstand meistgenutzte Verkehrsmittel. Dabei liegt der durchschnittliche Besetzungsgrad bei nur rund 1,5 Personen pro Fahrt.

Abbildung 10: Modal Split in Deutschland (Verkehrsleistung: prozentuale Werte der Personenkilometer im MIV und ÖV, Fern- und Nahverkehr, ohne Fahrrad- und Fußgängerverkehr)



Quelle: ZPS nach Bundesministerium für Digitales und Verkehr / Kraftfahrtbundesamt „Verkehr in Zahlen 2022/2023“

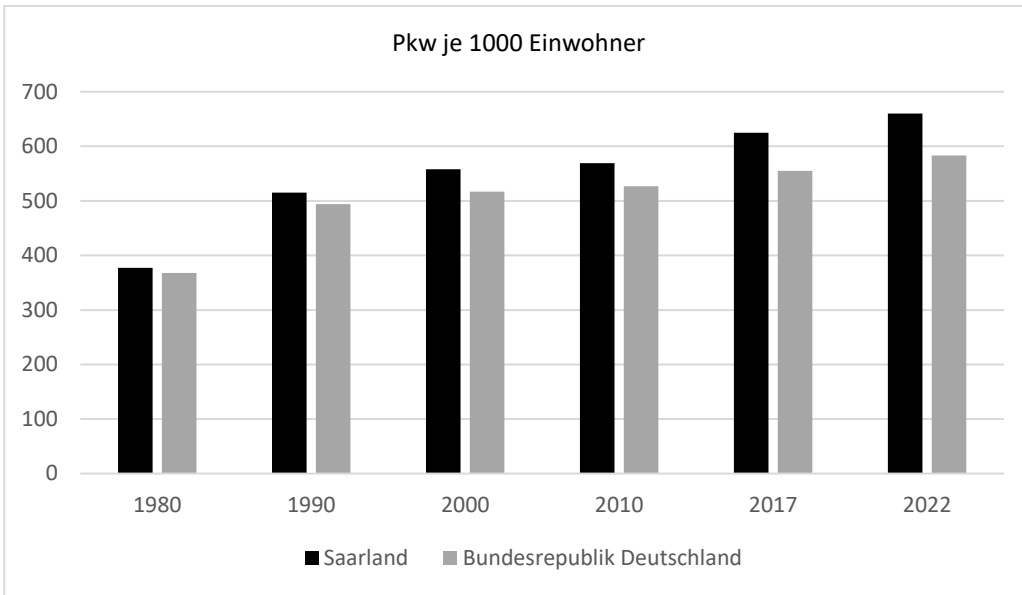
* Im Vergleich der Jahre 2019 und 2020 wird die kurzzeitige Trendumkehr durch die Pandemie sichtbar!

Die Darstellung in Abbildung 10 verdeutlicht zum einen die erwähnte Dominanz des Individualverkehrs und damit vor allem des Pkw, zeigt aber bundesweit auch eine langsame Verschiebung zu Gunsten des ÖPNV.

Die hohe Verfügbarkeit und Nutzung des Pkw speziell im Saarland beruht auch auf dem im Vergleich zum Bundesdurchschnitt und zu anderen Bundesländern sehr hohen Motorisierungsgrad. Ein Indikator für die überdurchschnittliche Nutzung des Pkw ist die Pkw-Dichte pro 1000 Einwohner.

An der folgenden Grafik (Abbildung 11) lässt sich zum einen die im Laufe der vergangenen Jahrzehnte gestiegene Motorisierung ablesen, zum anderen aber auch, dass die Motorisierungsrate im Saarland im Vergleich zum Bundesdurchschnitt überproportional wächst. Lag die Pkw-Dichte des Bundes 1980 bei 97,6% der saarländischen Dichte, verringerte sie sich im Vergleich zum Saarland-Wert bis 2017 auf 88,8 %.

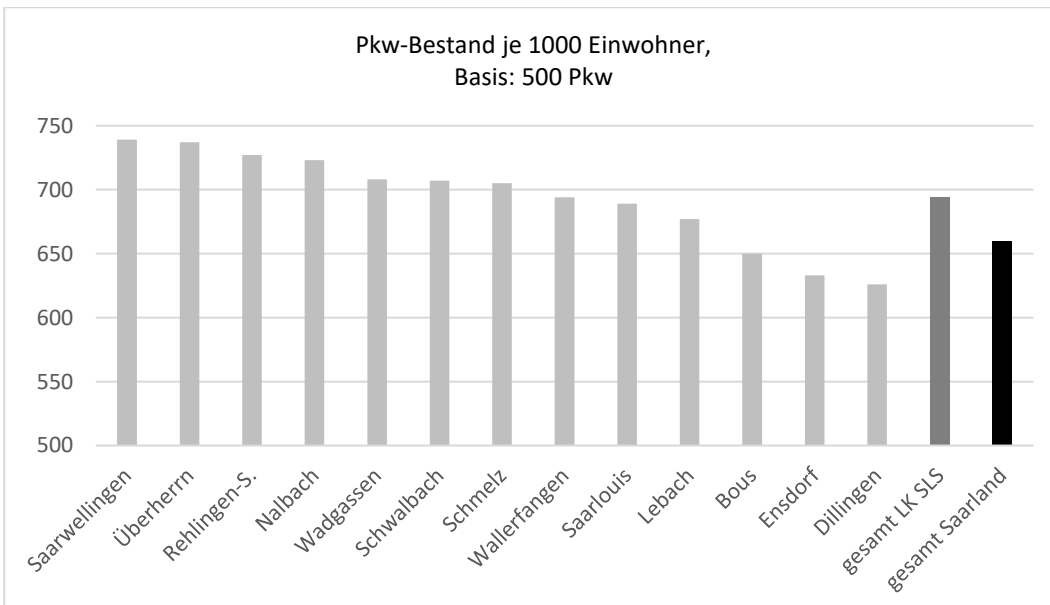
Abbildung 11: Pkw-Dichte pro 1000 Einwohner im Vergleich Saarland – Deutschland



Quelle: ZPS nach Statistisches Landesamt, Juni 2022 und Destatis 2022.

Da Teile des Landkreises Saarlouis wie der Saargau und das nördliche Kreisgebiet ländlich geprägt sind, steigt die Bedeutung des Pkw hier weiter in Relation zu anderen Verkehrsmitteln. Die folgende Grafik zeigt ebenfalls anhand der Pkw-Dichte den sehr hohen Motorisierungsgrad in allen Gemeinden des Landkreises:

Abbildung 12: Pkw pro 1000 Einwohner im Landkreis Saarlouis



Quelle: ZPS nach Statistisches Landesamt, 2022.

Den höchsten Pkw-Bestand pro 1000 Einwohner weist die Gemeinde Saarwellingen mit 739 auf, den geringsten die Stadt Dillingen mit 626. Nur drei Kommunen liegen unter dem Landesdurchschnitt von 660. Entsprechend weist der gesamte Kreis mit 694 Pkw pro 1000

Einwohner einen Wert deutlich über dem Landesschnitt und dem Bundesschnitt von 583 auf.

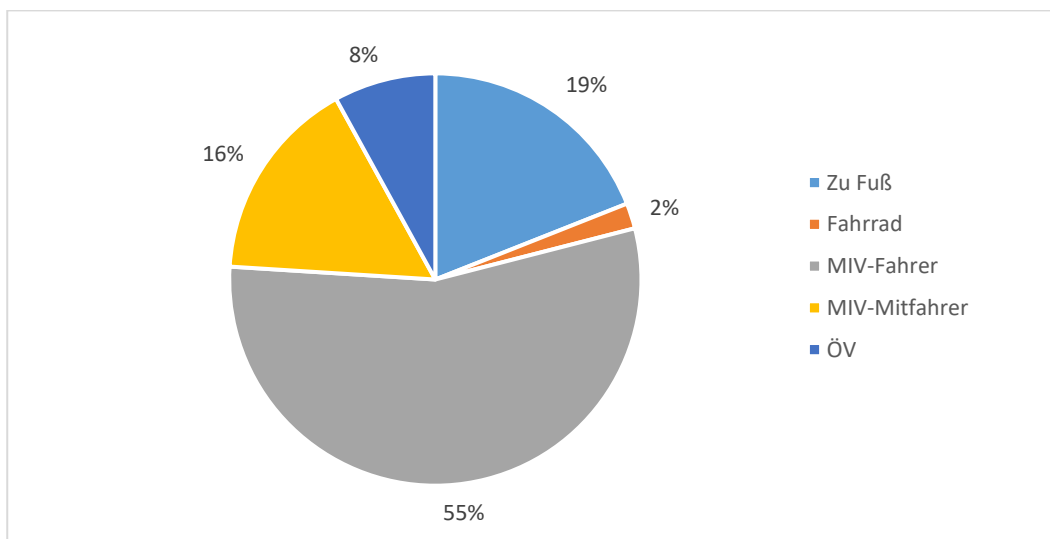
Insgesamt sind im Landkreis 160.109 Kraftfahrzeuge zugelassen, darunter 134.354 Pkw. Dies entspricht sowohl bei den Kraftfahrzeugen als auch bei den Pkw einem Anteil von über 20 % am saarländischen Gesamtbestand (Quelle: Statistisches Landesamt, Jan. 2022).

Die starke Nutzung des Pkw steht in deutlichem Widerspruch zu den Bestrebungen, den Individualverkehr aufgrund seiner negativen Auswirkungen auf Mensch, Raum und Ökosystem zu reduzieren. Durch das Autofahren werden Treibhausgase und Luftschadstoffe ausgestoßen, was mitverursachend für die Erwärmung des Weltklimas ist. Die Umgebung wird zudem mit Lärm belastet und es gehen Gefahren vom fließenden Verkehr aus. Der Bau von Straßen und sonstigen Verkehrsflächen wie Parkplätzen führt zu einem zunehmenden Flächenverbrauch und trägt zur Flächenversiegelung und -zerschneidung bei. Nachdem in den vergangenen Jahren ein Zuwachs bei den Dieselfahrzeugen festzustellen war, geht der Trend nun verstärkt zum batterieelektrischen oder zu Hybridantrieben. Ungebrochen ist der Trend zu Zweitwagen und mehr Fahrzeugen sowie in Teilen der Gesellschaft zu Fahrzeugen mit überdimensionaler Größe (sog. „SUV“). Zum 1.1.2022 waren im Landkreis Saarlouis nur gut 4 % der Pkw mit Hybrid- oder Elektroantrieb ausgestattet (Saarland: 4,24 %, Statistisches Landesamt, Stand 1.1.2022).

2.1.6.3. Verkehrsmittelwahl

Zur Betrachtung der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung im Landkreis Saarlouis wird die Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ herangezogen. Die Abbildung 13 zeigt den prozentualen Anteil der Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufkommen im Saarland (Modal Split). Dabei wird der größte Anteil der Wege mit über 70 % mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt, davon 55 % als Fahrer. Das Fahrrad liegt dagegen mit einem Wegeanteil von 2 % weit abgeschlagen an letzter Stelle. Bei der Wahl des Hauptverkehrsmittels „öffentlicher Verkehr (ÖV)“ liegt das Saarland mit 8 % verglichen mit anderen Bundesländern in der unteren Hälfte. Die weitere Aufteilung nach der Wahl des Hauptverkehrsmittels im Saarland kann der Abbildung 13 entnommen werden.

Abbildung 13: Hauptverkehrsmittelwahl 2017 Saarland



Quelle: Eigene Darstellung nach Infas / Mobilität in Deutschland 2017, Kurzreport, S.13

Festzustellen ist, dass die Werte des Motorisierten Individualverkehrs im Saarland allgemein bereits höher liegen, als deutschlandweit im ländlichen Raum – und das, obwohl das Saarland insgesamt als Verdichtungsraum zu werten ist. Für den Landkreis Saarlouis ergibt sich der Rückschluss, dass die Verteilung zu Gunsten des MIV und zu Ungunsten des ÖV noch deutlicher ausfallen muss. Die Studie „Mobilität in Deutschland“ wird derzeit fortgesetzt. Ergebnisse lagen bis zur Aufstellung des Nahverkehrsplanes noch nicht vor.

Die o.g. Ergebnisse werden durch eine Befragung im Rahmen des Gutachtens „Tarifreform Saarland“ (Probst & Consorten 2019) bestätigt. Hier wurden rund 170 Personen zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Danach nutzen im Landkreis Saarlouis 73 % der Befragten täglich oder fast täglich den MIV als Fahrer, als Mitfahrer sind es 9 %, auf den Fußverkehr entfallen 32 %, den Fahrradverkehr 11 % und den ÖPNV nur 4 %. Die Anzahl derer, die den ÖPNV nie nutzt, ist mit 65 % entsprechend hoch. Im landesweiten Vergleich liegt die Nutzung des ÖPNV im Landkreis Saarlouis als hauptsächliches Verkehrsmittel damit mit dem Landkreis Neunkirchen auf dem drittschlechtesten Platz nach Merzig-Wadern und St. Wendel.

Die 2017 veröffentlichte deutschlandweite Studie „Fahrrad-Monitor 2017“ der Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH bietet ebenfalls Ergebnisse auf Landesebene, die den ÖPNV teilweise mitbetrachten. Im Saarland wurden 500 Personen unterschiedlichen Alters und sozialen Milieus befragt: Auf die Frage nach der Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung antworten 15 %, dass sie den ÖPNV regelmäßig, also täglich (7 %) oder mehrmals pro Woche (8 %) nutzen. Bei den über 30-jährigen sinkt der Anteil auf deutlich unter 10 %. Das Auto nutzen hingegen 86 %, darunter 64 % täglich. Im Bundesdurchschnitt liegt die regelmäßige (tägliche oder mehrmals wöchentliche) Nutzung des ÖPNV bei 39 %, des Autos bei 64 %, also zeigt sich auch hier die für das Saarland typische, deutliche Verschiebung zu Ungunsten des ÖPNV. Auch die Beliebtheit des ÖPNV bleibt im Saarland hinter dem Bundesdurchschnitt zurück: Während im Saarland 22 % den ÖPNV gerne oder sehr gerne nutzen, sind es deutschlandweit 34 % der Befragten.

2.1.7. Schulen und Ausbildungsplätze

Die Beförderung von Schülern sowie Auszubildenden ist eine bedeutende Aufgabe des ÖPNV. Die Standorte von allgemeinbildenden Schulen, berufsbildenden Schulen sowie Förderschulen in den Gemeinden und Städten des Landkreises Saarlouis sind der folgenden Tabelle 8 zu entnehmen:

Tabelle 8: Schulstandorte inkl. Schülerzahl (Schuljahr 2022/23)

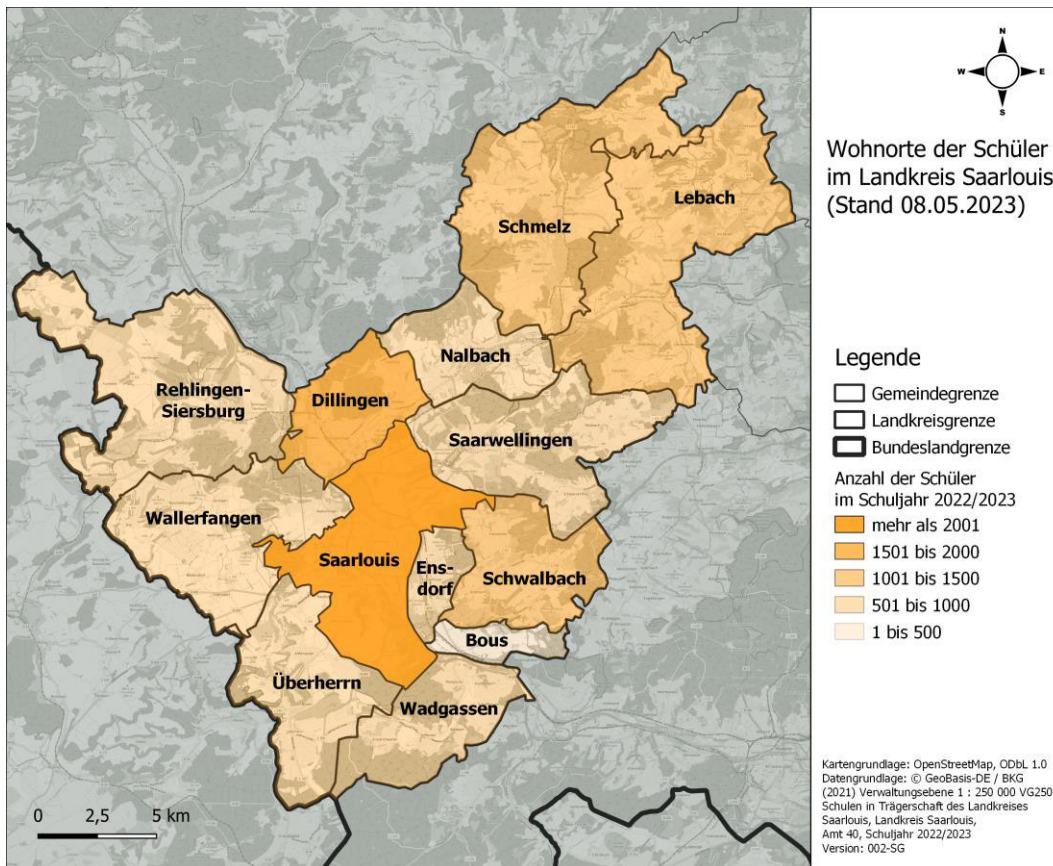
Standort	Schulen im Landkreis Saarlouis	Anzahl Schüler 2023/24
Bous	Bisttalschule Wadgassen-Bous, Gemeinschaftsschule Standorten Bous	229
Dillingen	Schule am Römerkastell mit gymnasialer Oberstufe, Gemeinschaftsschule	292
	Sophie-Scholl-Gemeinschaftsschule	616
	Albert-Schweitzer Gymnasium	841
	Technisch-Wissenschaftliches Gymnasium	133
	Kaufmännisches Berufsbildungszentrum Dillingen	483
	Technisch-gewerbliches Berufsbildungszentrum	1462
	AWO Schule am Ökosee, Förderschule geistige Entwicklung, privat	k. A.
Lebach	Theeltalschule, Gemeinschaftsschule	240
	Geschwister-Scholl-Gymnasium	838
	Johannes-Kepler-Gymnasium	812
	Berufsbildungszentrum Lebach mit beruflichem Oberstufengymnasien und gymnasialer Oberstufe	555
	Nikolaus-Groß-Schule, private Grundschule und Gemeinschaftsschule	k. A.
	Erich-Kästner-Schule, Förderschule Lernen	99
	Louis-Braille-Schule, Staatliche Schule für Blinde und Sehbehinderte	k. A.
Ruth-Schaumann-Schule, Staatliche Förderschule mit überregionalem Förderzentrum Hören und Kommunikation	k. A.	
Nalbach	Schule am Litermont, Gemeinschaftsschule	428
Rehlingen-Siersburg	Lothar-Kahn-Schule, Gemeinschaftsschule	345
Saarlouis	In den Fliesen mit gymnasialer Oberstufe, Gemeinschaftsschule	382
	Martin-Luther-King-Schule, Gemeinschaftsschule	339
	Max-Planck-Gymnasium	987
	Robert-Schuman-Gymnasium	1027
	Gymnasium am Stadtgarten	945
	Technisch-gewerbliches und sozialpflegerisches Berufsbildungszentrum Saarlouis mit beruflichem Oberstufengymnasium	1534
	Kaufmännisches Berufsbildungszentrum Saarlouis	875
Anne-Frank-Schule, Förderschule Lernen	224	
Saarwellingen	Schule an der Waldwies, Gemeinschaftsschule	263
	Waldschule, Förderschule für geistige Entwicklung	313
Schmelz	Kettlerschule, Gemeinschaftsschule	274
Schwalbach	Johannes-Gutenberg-Schule, Gemeinschaftsschule	547
Überherrn	Schule am Warndtwald, Gemeinschaftsschule	384
Wadgassen	Bisttalschule Wadgassen-Bous, Gemeinschaftsschule Standort Hostenbach	202
Wallerfangen	Schule am Limberg, Gemeinschaftsschule	320

Quelle: Landkreis Saarlouis Amt 40, Schulen in Trägerschaft des Landkreises Saarlouis, Wohnort der Schülerinnen und Schüler, Schuljahr 2023/24

Die in der Übersicht aufgelisteten 33 Schulen verteilen sich auf 12 Kommunen und die Kreisstadt Saarlouis. Die Städte Saarlouis, Dillingen und Lebach vereinen allein 23 Schulen auf ihrem Gebiet.

Schüler sind für den ÖPNV eine maßgebliche Nutzergruppe. Die Anzahl der Schüler von weiterführenden Schulen betrug im Jahr 2004 ca. 22.000. Im Schuljahr 2017/2018 ist die Zahl auf ca. 17.000 gesunken. Aktuell im Schuljahr 2023/2024 sind es noch etwas mehr als 15.500 Schüler. Die meisten Schüler im Wohnort weisen Saarlouis mit knapp 2.000 Schülern gefolgt von Dillingen rund 1.200 Schülern auf (vgl. Abbildung 14). Dieser Anteil lässt sich aufgrund der hohen Einwohnerzahl sowie der großen Schulstandorte erklären.

Abbildung 14: Anzahl der Schüler im Schuljahr 2022/2023



Quelle: Eigene Darstellung nach Landkreis Saarlouis Amt 40, Schulen in Trägerschaft des Landkreises Saarlouis, Schuljahr 2022/23

Eine Übersicht der Wohnorte der Schüler i. V. m. den Schularten kann der Tabelle 9 entnommen werden. Dabei fällt auf, dass die Schüler mit dem Wohnort im Landkreis Saarlouis am häufigsten ein Gymnasium oder eine gymnasiale Oberstufe besuchen (dies entspricht einem Anteil von 40 %). Am zweithäufigsten werden die Gemeinschaftsschulen aufgesucht.

Für Schüler mit dem Wohnsitz in anderen Kreisen im Saarland (ungefähr 1.500 Schüler) sind vor allem die beruflichen Schulen im Landkreis Saarlouis interessant. Danach folgen die Gymnasien (936 Schüler) und die Gemeinschaftsschulen (286 Schüler). Zusätzlich kommen 128 Schüler aus anderen Bundesländern bzw. aus Frankreich/Luxemburg, um im Landkreis Saarlouis unterrichtet zu werden.

Tabelle 9: Anzahl der Schüler im Schuljahr 2022/23

Wohnort	Anzahl der Schüler im Schuljahr 2022/23 Schulen in Trägerschaft des Landkreises Saarlouis*				
	Gemeinschaftsschulen	Gymnasien/gymn. Oberstufen	berufliche Schulen	Förderschulen	gesamt
Bous	189	138	118	11	456
Dillingen	635	532	420	56	1.643
Ensdorf	187	222	111	16	536
Lebach	203	597	222	34	1.056
Nalbach	216	239	156	22	633
Rehlingen-Siersburg	390	342	227	26	985
Saarlouis	878	1.124	676	91	2.769
Saarwellingen	291	398	199	19	907
Schmelz	352	375	244	33	1.004
Schwalbach	420	444	244	31	1.139
Überherrn	287	354	180	15	836
Wadgassen	276	361	223	35	895
Wallerfangen	220	295	138	17	670
Summe	4.544	5.421	3.158	406	13.529

aus anderen Kreisen:

LK Merzig-Wadern	136	172	611	1	920
LK Neunkirchen	8	362	178	1	549
LK St. Wendel	1	26	69	0	96
LK Saarpfalz-Kreis	1	2	29	0	32
Regionalverband Saarbrücken	140	374	633	5	1.152
Summe	286	936	1.520	7	2.749
andere Bundesländer	4	0	38	0	42
aus Frankreich/Luxemburg	23	34	26	3	86
Summe	27	34	64	3	128
Gesamt	4.857	6.391	4.742	416	16.406

*zusätzlich GemS in Abendform (GemS Dillingen) 31

Schüleranzahl insgesamt 16.437

Quelle: Eigene Darstellung nach Landkreis Saarlouis Amt 40, Schulen in Trägerschaft des Landkreises Saarlouis, Schuljahr 2022/23

Die folgende Tabelle 10 zeigt die Verteilung der Schüler auf die Schulen und Schulstandorte nach Wohngemeinde. Saarländische Landkreise außer Saarlouis werden der Übersichtlichkeit halber zusammengefasst. Ebenso die wenigen Schüler aus Frankreich, Luxemburg und Rheinland-Pfalz. Daraus können grob die Mobilitätsbedürfnisse der Schüler im Landkreis Saarlouis abgelesen werden.

Tabelle 10: Verteilung der Schüler auf Schulstandorte nach Herkunftsgemeinden

Herkunft der Schüler weiterführender Schulen nach Gemeinden		Gemeinden														außerhalb LK SLS		Summe
Schule	Schulstandort	Bous	DIL	Ensdorf	Lebach	Nalbach	Rehlg.-S.	SLS	Saarwellig.	Schmelz	Schwalb.	Überh.	Wadg.	Wallerfng.	Saarland	F/sonst.	Summe	
GemS Bisttal	Bous	44	0	8	0	0	0	4	0	0	9	6	88	0	70	0	229	
GemS Am Römerkastell	Dillingen	0	201	1	2	3	17	41	4	3	0	8	0	2	9	1	292	
GemS Sophie Scholl	Dillingen	7	312	6	0	28	77	59	10	2	19	2	2	44	43	5	616	
Alb.-Schweitzer-Gymn.	Dillingen	0	391	3	1	84	197	11	21	1	1	3	0	28	98	2	841	
Techn.-Wiss. Gymn.	Dillingen	0	23	0	2	15	21	11	4	6	5	3	2	19	22	0	133	
TG BBZ	Dillingen	26	148	28	56	61	87	189	41	87	57	48	45	46	520	23	1.462	
KBBZ	Dillingen	13	121	11	12	25	34	49	18	23	20	15	13	22	103	4	483	
Schulstandort Dillingen gesamt		46	1.196	49	73	216	433	360	98	122	102	79	62	161	795	35	3.827	
Theeltaleschule	Lebach	0	0	0	185	8	0	1	4	23	0	0	0	0	19	0	240	
Geschw.-Scholl-Gymn.	Lebach	0	0	0	248	51	0	0	31	170	0	0	0	1	337	0	838	
Joh.-Kepler-Gymn.	Lebach	0	0	0	283	35	0	0	8	178	0	0	0	0	308	0	812	
BBZ	Lebach	0	6	0	163	20	3	5	14	115	3	0	0	1	225	0	555	
Schulstandort Lebach gesamt		0	6	0	879	114	3	6	57	486	3	0	0	2	889	0	2.445	
GemS Am Littermont	Nalbach	0	67	1	6	145	3	6	109	59	4	0	0	0	28	0	428	
GemS Lothar-Kahn	Rehlingen-S.	0	12	0	0	1	266	5	0	0	0	0	2	4	51	4	345	
GemS In den Fliesen	Saarlouis	5	5	24	0	4	5	276	7	1	16	18	7	8	3	3	382	
GemS Martin-Luther-King	Saarlouis-Fraulautern	1	2	37	0	0	0	249	21	0	10	6	8	2	3	0	339	
Max-Planck-Gymn.	Saarlouis	35	18	57	0	8	30	317	114	1	160	88	88	51	13	7	987	
Robert-Schuman-Gymn.	Saarlouis	29	16	45	0	10	24	289	92	0	123	148	126	98	8	19	1.027	
Gymn. Am Stadtpark	Saarlouis	61	15	71	0	9	13	326	81	0	107	67	101	73	14	7	945	
KBBZ	Saarlouis	39	61	32	10	30	21	166	46	19	75	53	69	31	208	15	875	
TG SBBZ	Saarlouis	50	112	56	44	47	86	304	79	46	95	86	119	48	510	16	1.698	
Schulstandort Saarlouis gesamt		220	229	322	54	108	179	1.927	440	67	586	466	518	311	759	67	6.253	
GemS an der Waldwiese	Saarwellingen	0	9	3	6	13	2	70	161	0	46	0	0	0	3	0	313	
GemS Kettlerschule	Schmelz	0	0	0	5	4	0	0	0	260	1	0	0	0	4	0	274	
GemS Joh.-Gutenberg	Schwalbach	82	0	99	1	2	0	30	6	0	313	4	8	0	2	0	547	
GemS Am Warndtwald	Überherrn	3	1	1	0	0	0	32	0	0	0	230	73	4	31	9	384	
GemS Bisttal	Wadg.-Hostenbach	46	0	4	0	0	0	3	0	6	2	109	0	0	31	1	202	
GemS Am Limberg	Wallerfangen	1	9	3	0	0	10	109	0	1	0	18	1	167	0	2	321	
Summe		442	1.529	490	1.024	603	896	2.552	871	1.001	1.066	912	752	649	2.663	118	15.568	

Quelle zu Tab. 10: Eigene Darstellung nach Landkreis Saarlouis Amt 40, Schulen in Trägerschaft des Landkreises Saarlouis, Wohnorte der Schülerinnen und Schüler (Schuljahr 2023/24)

Im Bereich der Gemeinschaftsschulen zeigt sich die geringste Mobilität, da viele Schüler dieser Schulform die Gemeindegrenzen nicht überschreiten. Bei Gymnasien sind oft auch die Nachbargemeinden wichtige Quellgebiete. Auffällig in diesem Zusammenhang ist die hohe Zahl Lebacher Schüler, die aus dem Landkreis Neunkirchen und dem Regionalverband Saarbrücken einpendeln. Bei berufsbildenden Schulen sind die Herkunftsorte am weitesten gestreut und die Bedeutung des Landkreises Saarlouis als Schulstandort für die Nachbarkreise Merzig-Wadern und Regionalverband Saarbrücken überproportional.

Stärkster Schulstandort ist erwartungsgemäß die Kreisstadt Saarlouis, gefolgt von den Mittelzentren Dillingen und Lebach.

Die KVS GmbH passt den Schulbusverkehr auf die entsprechenden Schulbewegungen jährlich an.

Im Landkreis Saarlouis befinden sich keine **Hochschulen** bzw. Universitäten. Die nächsten Bildungseinrichtungen auf diesem Niveau sind die Hochschulen in der Landeshauptstadt Saarbrücken, dort insbesondere die Universität des Saarlandes und die Hochschule für Technik und Wirtschaft mit ihrem Standort „Campus Göttelborn“ und ihrer dualen Bildungseinrichtung der Akademie der Saarländischen Wirtschaft (ASW) in Neunkirchen.

Der Landkreis Saarlouis hat 1.261 besetzte Stellen für **Auszubildende** (Stand August 2023). Im Landkreis wohnen hingegen 1.324 Auszubildende. Somit weist der Landkreis einen leicht negativen Pendlersaldo im Auszubildenden-Verkehr auf. Rund 65 % der Azubis im Landkreis verlassen denselben nicht. Nur knapp 17 % verlassen auch ihre Gemeinde nicht. Die folgende Tabelle 11 unterscheidet auf Gemeindeebene die Azubis nach Wohn- und Ausbildungsort:

Tabelle 11: Wohn- und Ausbildungsort

Ausbildungsbetrieb in → Wohnort in ↓	Bous	Dillg	Ensd	Leb	Nalb	R-Sbg	SLS	Saarw	Schm	Schw	Überh	Wadg	Wallf	Summe
Bous	6	7	0	0	0	0	12	1	0	0	4	0	0	30
Dillingen	4	51	1	4	2	0	34	4	1	1	8	1	1	112
Ensdorf	2	9	1	0	0	0	10	0	0	1	1	1	0	25
Lebach	1	11	0	14	1	0	4	2	9	1	0	0	0	43
Nalbach	0	29	0	1	3	0	14	3	2	0	4	0	0	56
Rehlingen-Siersburg	1	33	2	0	1	6	13	2	1	0	4	1	1	65
Saarlouis	8	50	4	0	0	1	97	5	2	1	10	0	1	179
Saarwellingen	3	11	0	2	0	0	15	1	0	1	2	0	0	35
Schmelz	1	28	0	6	0	0	17	0	13	0	2	0	0	67
Schwalbach	5	16	0	2	0	1	30	3	1	3	2	1	0	64
Überherrn	1	12	1	0	0	0	23	1	0	2	11	0	0	51
Wadgassen	3	13	0	0	0	0	25	0	1	0	7	2	1	52
Wallerfangen	1	15	1	1	0	2	14	3	0	1	2	0	3	43
Landkreis Merzig-Wadern	4	58	0	9	2	4	45	8	22	1	7	0	0	160
Landkreis St. Wendel	4	2	1	8	0	1	4	2	10	0	0	0	0	32
Regionalverband Saarbrücken	25	37	2	6	2	2	53	9	3	1	27	1	0	168
Sonstige	16	13	4	2	1	1	23	3	6	3	7	0	0	79
Summe	85	395	17	55	12	18	433	47	71	16	98	7	7	1.261

Quelle: ZPS, nach IHK-Statistik Stand August 2023

Den beiden größten Kommunen des Landkreises kommt erwartungsgemäß auch der größte Anteil an Stellen für Azubis zu. Hierbei spielen große Arbeitgeber wie Ford, die Dillinger Hütte oder öffentliche Verwaltungen eine Rolle. Außerhalb des Saarlandes generiert der Landkreis Saarlouis kaum Auszubildende, aus Rheinland-Pfalz sind lediglich 13, aus dem französischen Département Moselle nur 8 registriert. Bezüglich der Pendlerwege

von Azubis ist zusätzlich zu Wohn- und Arbeitsort noch der Ort der Berufsschule entscheidend.

2.1.8. Soziale Einrichtungen, Handel und Freizeit

2.1.8.1. Einrichtungen für Senioren u. mobilitätseingeschränkte Menschen

Im Landkreis Saarlouis sind 29 stationäre Pflegeeinrichtungen (Senioren- und Pflegeheime) gelistet. Hinzu kommen 24 Eingliederungshilfen und 14 Tagespflegeeinrichtungen, die in aller Regel deutlich kleiner als die stationären Alten- und Pflegeheime sind.

Tabelle 12: Einrichtungen für Senioren & mobilitätseingeschränkte Menschen (Pflegeheime > 20 Plätze)

Einrichtung	Straße	Ort	Plätze
Caritas Seniorenhaus Bous	Klosterweg 1	Bous	80
Seniorenpalais Saarpark	Brückenstraße 74	Dillingen/Saar	158
DRK Gästehaus Dillingen	Saarlouiser Str. 12	Dillingen/Saar	30
St. Franziskus Alten- und Pflegeheim	Franziskusweg 1	Dillingen/Saar	138
Werkstätten für Behinderte der Arbeiterwohlfahrt	Konrad-Adenauer-Allee 2-4	Dillingen/Saar	k.A.
AWO Saarland e.V. - VIB	Cäcilienstraße 19	Dillingen/Saar	48
ARCHE NOAH Pflege GmbH -Seniorenresidenz Lindenpark	Walter-von-Rathenau Str. 3a	Ensdorf	113
Seniorenhaus St. Augustin	Provinzialstraße 109	Ensdorf	50
AWO Werkstatt für behinderte Menschen	Auf Nauwies 1-3	Ensdorf	k.A.
DRK-Gästehaus Lebach	Schlesierallee 19	Lebach	76
AWO Seniorenhaus Am Markt	Poststraße 7	Lebach	95
St. Nikolaus-Hospital	Sankt-Nikolaus-Hospital	Lebach	k.A.
reha gmbh LogistikCenter	Dillinger Str. 79	Lebach	k.A.
AWO Seniorenresidenz 'Primsmühle'	Mühlenstraße 19	Nalbach	78
Altenwohn- und Pflegeheim St. Martin GmbH	Hauptstraße 95	Rehlingen-Siersburg	98
Haus St. Barbara Der Schwesternverband	Oberdorf 27	Rehlingen-Siersburg	104
Lebenshilfe Nordsaarland Werkstätte gemeinnützige GmbH	Nordstraße 2	Rehlingen-Siersburg	k.A.
AWO Landesverband Saarland e.V.	Neustraße 49	Rehlingen-Siersburg	k.A.
St. Antoniushaus	Neunkircher Str. 71	Rehlingen-Siersburg	50
AWO Seniorenzentrum Sonnenresidenz	Lisdorfer Str. 23	Saarlouis	151
AWO Seniorenresidenz Saarlouis	Prälat-Subtil-Ring 3A	Saarlouis	94
Victor's Residenz Saarlouis	Bahnhofsallee 5-7	Saarlouis	65
Verein für Sozialpsychiatrie e.V. - Holzwerkstatt	Großstraße 69	Saarlouis	k.A.
AWO Atelier Kerativ Werkstatt für Menschen mit Behinderung	Schillerstraße 6	Saarlouis	k.A.
Haus Michael RH Senioren-Residenzen	Hülzweilerstr. 65	Saarlouis	84
Lebenshilfe Kreisvereinigung Saarlouis e. V.	Rodener Weg	Saarwellingen	65
Haus Schulze-Kathrinhof Saarwellingen	Viktoriastraße 22	Saarwellingen	105
Lebenshilfe Kreisvereinigung Saarlouis e. V.	Bahnhofstr. 267a	Saarwellingen	30
Lebenshilfe für Menschen mit geistiger Behinderung Kreisvereinigung Saarlouis e.V.	Werner-von-Siemens-Straße 6	Saarwellingen	k.A.
Vitarium Pflegewohnen	Rathausplatz 3	Schmelz	54
Senioren Wohnpark Stefana GmbH	Saarbrücker Str. 2	Schmelz	101
Haus am Talbach	Dorfstr. 6	Schmelz	54
BeneVit Haus Bachtal	Sebastianstraße 16b	Schwalbach	59
Evangelisches Altenheim	Vier-Winde-Straße 41	Schwalbach	80
DRK Gästehaus Hülzweiler	Talstr. 2	Schwalbach	30
ABZÜ Altenpflege- und Betreuungszentrum Überherrn GmbH	Im Brückenhof	Überherrn	100
Seniorenheim Martina Judith	Zollhausstraße 5	Wadgassen	k.A.
Alten- und Pflegeheim St. Hildegard	In den Waldwiesen 2	Wadgassen	92
DRK-Gästehaus Wadgassen	Sengsterstr. 12a	Wadgassen	30
Altenheim - Kinderheim	Hospitalstraße 5	Wallerfangen	78

Quelle: Landkreis Saarlouis, Stand 2023

2.1.8.2. Klinikstandorte

Im Landkreis Saarlouis gibt es fünf Kliniken für die stationäre und ambulante Krankenversorgung. Diese sollen nicht nur für die Arbeitnehmer vor Ort, sondern auch für die Patienten sowie deren Besucher mit dem ÖPNV erreichbar sein.

Die meisten Kliniken sind zentral gelegen und mit dem ÖPNV gut erreichbar. Das Caritas Krankenhaus in Lebach sowie die Median Klinik in Berus sind außerhalb der Ortschaften gelegen, jedoch auch mit vertakteten Buslinien erreichbar.

Tabelle 13: Kliniken und Krankenhäuser im Landkreis Saarlouis

Klinik/Krankenhaus	Betten	Ärzte und Pflegekräfte	ÖPNV-Anbindung
Marienhaus Klinikum Saarlouis-Dillingen	439	460	Saarlouis ZOB Kl. Markt in der Nähe
Krankenhaus Saarlouis	223	350	Bus 420, 436, 446/447
Caritas Krankenhaus Lebach	213	140	Bus 465, 470, R 3
St. Nikolaus Hospital Wallerfangen	135	120	Bus 422 in der Nähe Bus 410 / 411
Median Klinik Berus	32	10	Bus 409, 419

Quelle: [https://klinikradar.de/kliniken/in/saarlouis/?radius=50&search=&sorting=relevance&filters\[quality\]\[award\]=false&filters\[services\]\[interpreting\]=false](https://klinikradar.de/kliniken/in/saarlouis/?radius=50&search=&sorting=relevance&filters[quality][award]=false&filters[services][interpreting]=false), Juli 2023

2.1.8.3. Einzelhandelsschwerpunkte

Einzelhandelsschwerpunkte befinden sich hauptsächlich in den Mittel- und Grundzentren des Landkreises Saarlouis. Zusätzlich gibt es einzelne besondere Gewerbe- und Einzelhandelsansiedlungen in den Gemeinden.

2.1.8.4. Tourismus- und Freizeitdestinationen

Der Landkreis Saarlouis zeichnet sich durch ein differenziertes touristisches Angebot mit unterschiedlichen Freizeitzielen aus. Neben Radwegen und (Premium-)Wanderwegen gibt es ein vielfältiges Angebot an Freizeitzielen. Eine Rolle spielen Ziele der Industriekultur, kulturelle und historische Sehenswürdigkeiten, Museen oder klassische Sport- und Freizeiteinrichtungen. Zentrale Anlaufstelle ist die Tourist-Information der Stadt und des Landkreises Saarlouis am Großen Markt in Saarlouis. Die Ziele und Übernachtungsmöglichkeiten sind im gesamten Kreisgebiet dezentral verteilt, was bezüglich der ÖPNV-Anbindung in einigen Fällen eine Herausforderung darstellt.

Tabelle 14: Touristische Kennwerte nach Gemeinden 2019 und 2022

Stadt/Gemeinde	2019			2022		
	Ankünfte	Übernachtungen	Ø Aufenthaltsdauer	Ankünfte	Übernachtungen	Ø Aufenthaltsdauer
Bous	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Dillingen	6.146	12.664	2,1	2.956	6.771	2,3
Ensdorf	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Lebach	k. A.	k. A.	k. A.	3.188	12.225	3,8
Nalbach	k. A.	k. A.	k. A.	2.903	6.463	2,2
Rehlingen-Siersburg	k. A.	k. A.	k. A.	6.644	15.589	2,3
Saarlouis	47.831	83.350	1,7	42.853	79.906	1,9
Saarwellingen	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Schmelz	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Schwalbach	3.680	8.875	2,4	3.378	7.818	2,3
Überherrn	17.578	86.095	4,9	13.343	68.005	5,1
Wadgassen	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Wallerfangen	7.351	27.401	3,7	4.670	18.507	4,0
Landkreis Saarlouis	94.254	249.095	2,6	84.711	226.775	2,7
Saarland	1.122.563	3.216.255	2,9	1.027.970	3.017.884	2,9

Quelle: Statistisches Landesamt des Saarlandes, Statistische Berichte - Fremdenverkehr im Dezember 2019/2022 und Jahr 2019/2022

Nach einem deutlichen Einbruch der touristischen Kennzahlen zur Zeit der Pandemie 2020 – 2021 erholen sich diese seit 2022 wieder und erreichen fast das vor-Corona-Niveau.

Den höchsten touristischen Stellenwert genießt die Kreisstadt Saarlouis, gefolgt von Überherrn. Durch die dortige Kurklinik ist die durchschnittliche Verweildauer der Gäste mit 5,1 Tagen hier am höchsten. In den anderen Gemeinden überwiegen Kurzurlaube, Veranstaltungs- oder Geschäftstourismus.

Eine Analyse der ÖPNV-Erreichbarkeit der touristisch relevanten Ziele zeigt, dass an einzelnen Stellen zu bestimmten Zeiten noch Mängel bestehen. Es wurden insgesamt 31 touristische Ziele (POI = Points of Interest) und 21 Übernachtungsbetriebe betrachtet. Davon wurde für 56 % ein ausreichend gutes ÖPNV-Angebot festgestellt. Mängel bestehen bei abgelegenen Zielen sowie bei Zielen ohne ÖPNV-Anbindung an Sonntagvormittagen sowie in den späteren Abendstunden. Die ausführliche Analyse siehe Anlage 1.

2.2. Bestandsaufnahme öffentlicher Verkehr

2.2.1. Angebot im Fernverkehr (nachrichtlich)

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

Der Landkreis Saarlouis verfügt derzeit über keinen direkten Anschluss an das Netz des Schienenpersonenfernverkehrs. Der nächstgelegene Fernverkehrshalt ist Saarbrücken Hauptbahnhof (mit ICE/TGV- oder IC-Verbindungen, Richtung Mannheim und Paris). Weitere Verknüpfungspunkte im Fernverkehr sind die Hauptbahnhöfe in Mannheim und Koblenz.

Durch die Inbetriebnahme des Südwest-Express (SÜWEX) im Dezember 2014 ist mit der Linie RE1 (Mannheim – Kaiserslautern – Saarbrücken – Saarlouis – Dillingen – Trier – Koblenz) eine Direktverbindung entstanden, wodurch der Anschluss an den Fernverkehr in

Mannheim und Koblenz (inkl. Fahrradmitnahmemöglichkeit) in alle Richtungen gewährleistet ist.

Weiterhin wird der Saarlouiser Hauptbahnhof von Linien des Bus-Fernverkehrs auf nationalen und internationalen Verbindungen angefahren.

2.2.2. Angebot im Regionalverkehr

2.2.2.1. Schiene / Bahnnetz

Zuständiger AT für die Bestellung und Organisation des regionalen SPNV ist das Land, welches sich hierzu auch der Geschäftsstelle des ZPS (siehe auch Kapitel 1.6) bedient.

Bahnhöfe und Haltepunkte sind wichtige Verknüpfungspunkte für den straßengebundenen ÖPNV, die es deshalb bedarfsgerecht anzudienen gilt. Im Landkreis Saarlouis existieren sieben Bahnhöfe und fünf Haltepunkte. Die folgende Tabelle 15 gibt die Nachfrage (Ein- und Aussteiger) an:

Tabelle 15: Bahnhöfe und Haltepunkt im LK Saarlouis

Bahnhof / Haltepunkt	Fahrgäste pro Tag (Einstiege plus Ausstiege)				gesamt pro Jahr
	Mo.-Fr. Schultage	Mo.-Fr. Ferien*	Samstag	Sonntag	
Bf. Saarlouis	2.865	2.464	1.960	1.249	870.686
Bf. Dillingen	2.713	2.100	1.422	1.992	777.846
Bf. Lebach*	605*	606*	332*	183*	465.765
Bf. Bous	804	679	485	251	232.857
Bf. Lebach-Jabach *	367*	164*	81	43	133.898
Bf. Ensdorf	321	301	193	122	96.230
Hp. Siersburg	338	242	175	89	93.324
Bf. Hemmersdorf	272	203	83	59	72.497
Hp. Niedaltdorf	135	120	70	48	39.554
Hp. Landsweiler Nord	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	33.670
Hp. Landsweiler Süd	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	23.619
Hp. Lebach Süd	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	13.466

* Werte nach Tagesarten differenziert nur von vlexx, nicht von Saarbahn
Erfassungszeitraum 1 Jahr (DB Juni 2021-Juni 2022, vlexx und Saarbahn 2022)

Die am stärksten frequentierten Bahnhalte sind erwartungsgemäß die den drei Mittelzentren des Landkreises Saarlouis zugeordneten Bahnhöfe. Es folgen Bous und Lebach-Jabach. Letzterer liegt in der Nähe eines Schulzentrums.

Im Landkreis Saarlouis befinden sich drei Kursbuchstrecken (KBS) des SPNV sowie eine Stadtbahn-Linie:

- ▶ KBS 681 Saarbrücken – Lebach (Linie RB72)
- ▶ KBS 685 Trier – Saarbrücken (Saarstrecke, Linien RE1, RB70, RB71)
- ▶ KBS 687 Niedaltdorf – Dillingen (Linie RB77) und
- ▶ (Saargemünd –) Saarbrücken – Lebach (Linie 1 oder S1).

Tabelle 16: Angebot im Regionalverkehr

Eisenbahnstrecken			Anzahl der Fahrten / Tag			
Linien *	Betreiber	Verlauf	Mo-Fr	Sa	So	Bemerkung
RB72	Vlexx	Lebach-Jabach - Illingen - Saarbrücken	21	20	13	
RB72	Vlexx	Saarbrücken - Illingen - Lebach-Jabach	21	19	13	
RE1, RB70, RB71 (RB77)	DB Regio	Saarbrücken - Saarlouis (- Merzig - Trier)	56	38	37	RB70 nur Mo - Fr
RE1, RB70, RB71 (RB77)	DB Regio	(Trier - Merzig -) Saarlouis - Saarbrücken	55	42	38	RB70 nur Mo - Fr
RB77	DB Regio	Dillingen (Saar) - Niedaltdorf	19	17	13	
RB77	DB Regio	Niedaltdorf - Dillingen (Saar)	19	17	13	
Stadtbahnstrecken			Anzahl der Fahrten / Tag			
Linien *	Betreiber	Verlauf	Mo-Fr	Sa	So	
S1 **	Saarbahn	Saarbrücken - Heusweiler - Lebach	35	30	23	
S1 **	Saarbahn	Lebach - Heusweiler - Saarbrücken	35	30	23	

*Stand Fahrplanperiode 2022/2023)

**Stand: Fahrplan gültig ab 01.07.2021

Quelle: Fahrpläne vlexx, DB Regio und Saarbahn

2.2.2.2. Bus / Landesbusnetz

Der ZPS plant, bestellt und organisiert als AT das **Landesbusnetz** mit den RegioBus- und PlusBus-Linien, den ExpressBus-Linien, den grenzüberschreitenden Moselle-Saar-Buslinien sowie den landesweiten Nachtbuslinien. Er richtet sich dabei nach den im VEP ÖPNV definierten Bedienungsstandards.

Von den 14 RegioBus-Linien im Saarland tangieren aktuell vier den Landkreis Saarlouis, wobei die Linie R5 vollständig innerhalb des Kreisgebietes verläuft (vgl. Abbildung 15).

Am 1. März 2022 wurden auf der Grundlage des VEP ÖPNV Saarland und einer Markenlizenz des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes die neuen Qualitätsstandards PlusBus und ExpressBus im Landesbusnetz eingeführt. Diese ergänzen das bisherige Angebot und bieten zusätzlich eine dichtere Taktung und schnellere Reisezeiten an. Ländliche Regionen sollen somit eine bessere Anbindung an die Zentren bekommen. Die Qualitätsstandards im Einzelnen:

PlusBus

- ▶ ganztägiges Angebot im festen Takt, mind. alle 60 Minuten (So. mind. alle 120 Minuten); Mo.- Fr. 05 - 23 Uhr, Sa. 06 - 23 Uhr, So. 08 - 22 Uhr
- ▶ regelmäßige Fahrten auch abends und am Wochenende sowie an Feiertagen
- ▶ direkte Linienführung ohne Umwege mit attraktiven Reisezeiten
- ▶ Angebot regionaler und direkter Verbindungen zwischen zentralen Orten, die nicht im SPNV abgedeckt sind

ExpressBus

- ▶ Ergänzung des Angebotes zu bestimmten Zeiten
- ▶ schnelle Verbindung über längere Entfernungen mit konkurrenzfähigen Reisezeiten im Vergleich zum Pkw
- ▶ direkter, schneller Linienweg mit Bedienung nachfragestarker Haltestellen an Siedlungsgebieten sowie von Verknüpfungspunkten

Als PlusBus wurden im Landkreis Saarlouis die RegioBus-Linien R3, R4 und R5 zertifiziert. Als ExpressBus wurde die Linie X5 eingeführt. Die Zertifizierung als PlusBus ist auch für Linien lokaler AT möglich.

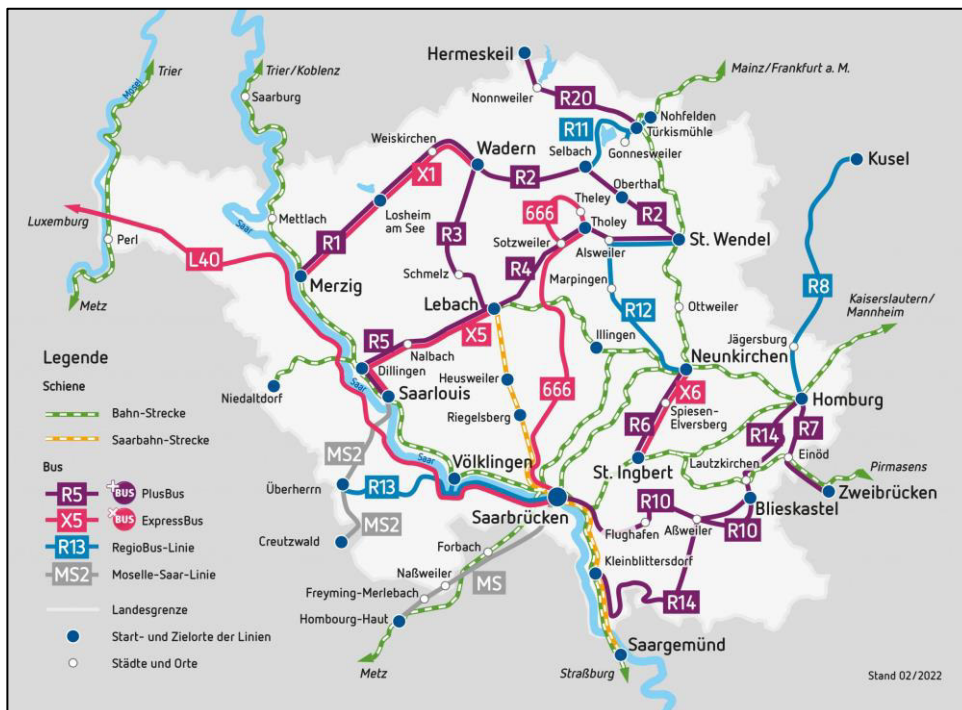
Auf der Linie R5 verkehren Montag – Freitag 19 Fahrtenpaare (60´-Takt mit Verdichtungen), am Samstag 18 Fahrtenpaare (60´-Takt) und sonntags ein 120´-Taktverkehr mit acht Fahrtenpaaren. Die Linie übernimmt die Grundversorgung zwischen den Städten Lebach, Dillingen und Saarlouis. Zusätzlich zur R5 werden Montag – Freitag morgens drei Fahrten mit der X5 (ExpressBus) von Lebach über Dillingen nach Saarlouis und nachmittags zwei Fahrten zurück angeboten. Diese ExpressBus-Linie hält nur an ausgewählten Haltestellen und bietet eine deutlich kürzere Reisezeit.

Auf der Linie R3 verkehren Montag – Freitag 22 Fahrtenpaare (60´-Takt mit Verdichtungen), am Samstag 18 Fahrtenpaare (60´-Takt) und sonntags ein 120´-Taktverkehr mit acht Fahrtenpaaren. Sie verbindet im Anschluss an die Linie R5 und den SPNV die Zentren von Lebach, Schmelz und Wadern mit weiteren Anschlüssen.

Die Linie R4 bedient den Landkreis Saarlouis von Lebach ausbrechend Richtung Tholey und St. Wendel. Sie wird Mo.-Sa. im Stundentakt und sonntags ebenfalls im Zweistundentakt bis in die späteren Abendstunden bedient. Die RegioBus-Linien R3, R4 und R5 bilden mit der S1 den „Lebacher Stern“ als teilweise integralen Taktknoten und stellen damit angebotsorientierte Anschlüsse in alle Hauptrichtungen sicher (vgl. Abbildung 15).

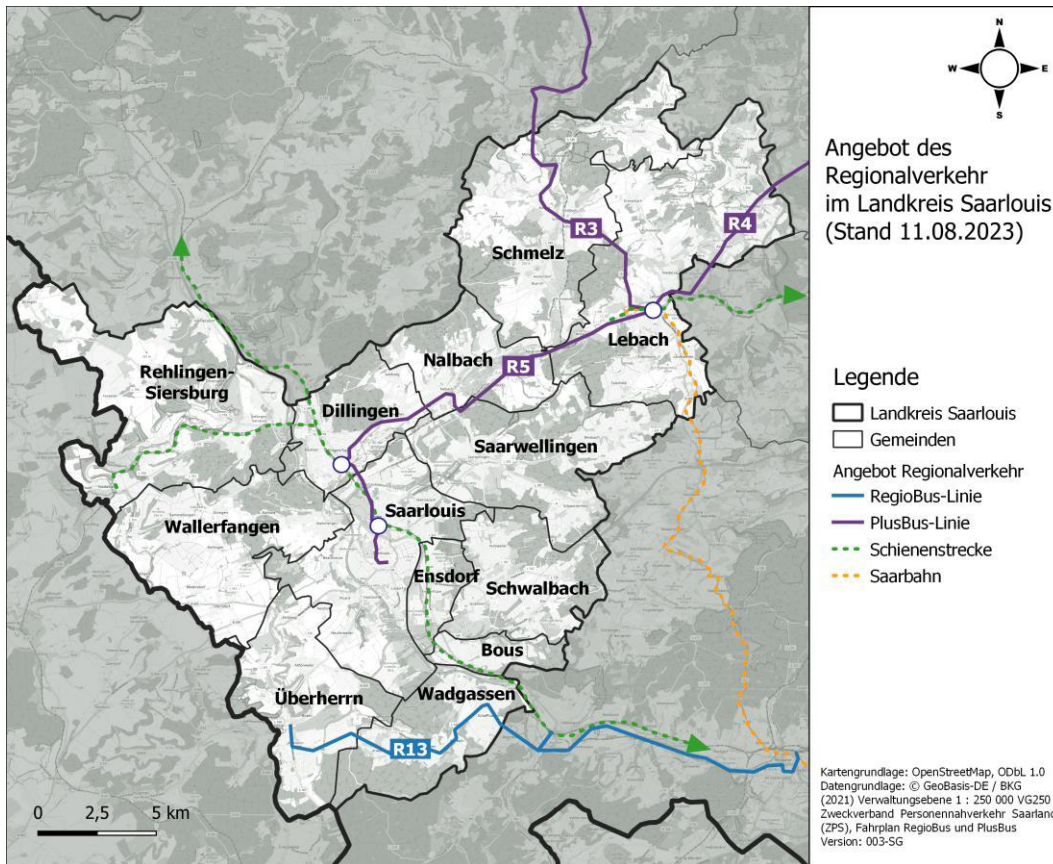
Hinzu kommt die RegioBus-Linie R13 (Völklingen / Saarbrücken – Überherrn), die Montag bis Freitag je nach Richtung mit 12 - 16 Fahrten zwischen Überherrn und den Zentren Völklingen und Saarbrücken pendelt, wobei die Fahrten nach Saarbrücken als Expressfahrten über die Autobahn A 620 meist zur Hauptverkehrszeit angeboten werden. Am Samstag verkehren sieben Fahrtenpaare, sonntags zwei bis und ab Völklingen. Die Linie R13 wurde im Jahr 2009 eingerichtet und zielt nachfrageorientiert hauptsächlich auf in Saarbrücken und seit Dezember 2020 in Völklingen tätige Berufspendler, Schüler und Studenten aus den Gemeinden Überherrn und Wadgassen ab. Der Fahrplan ist primär auf diese Personengruppen ausgerichtet.

Abbildung 15: Landesbusnetz mit Schienenverbindungen (ohne Nachtbus)



Quelle: ZPS, RegioBus & PlusBus, <https://zps-online.de/aufgaben/bus/regiobus/>

Abbildung 16: Angebot Regionalverkehr im Landkreis Saarlouis



Quelle: Eigene Darstellung nach ZPS, Fahrplan RegioBus und PlusBus, Februar 2023

2.2.3. Umfang des Angebots im straßengebundenen ÖPNV

Das Angebot im straßengebundenen ÖPNV gliedert sich im Landkreis Saarlouis in grundsätzlich zwei Teilnetze (TN), für die der Landkreis federführender AT ist. Der Landkreis ist zudem durch ein- und ausbrechende Linien in die Netze benachbarter AT eingebunden.

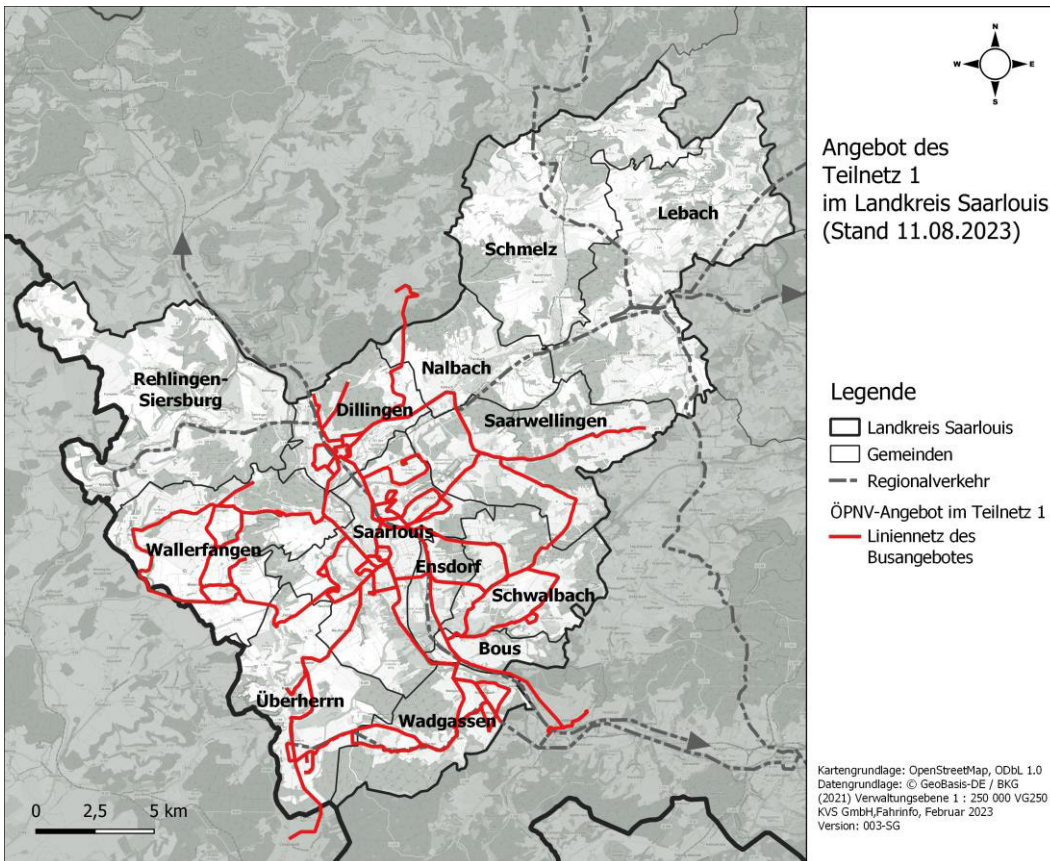
Die regulären Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises werden im 400er-Nummernzyklus benannt (zwischen 401 bis 473). Die erfolgt angelehnt an die NUTS-Codes der EU, einer Code-basierten territorialen Gliederung, die auch bei Vergabeverfahren angewendet wird, in der der Landkreis Saarlouis die Codenummer 4 im Saarland zugeteilt bekommt. Weitere Linien sind präzise auf die Bedürfnisse der Schulen mit deren jeweiligen Schülerströmen zugeschnitten. Sie sind mit 900er Liniennummern gekennzeichnet. Oft verkehren sie auch abseits der regulären Linienwege. Eine Auflistung der Verstärkerfahrten befindet sich im Downloadbereich auf der Webseite der KVS GmbH und auf www.saarfahrplan.de bzw. auf der saarfahrplan-App. Die 900er-Linien stehen nach § 42 PBefG auch anderen Fahrgästen offen.

Weitere Fahrten der KVS GmbH finden im sogenannten freigestellten Schülerverkehr statt. Dabei handelt es sich um Grundschulfahrten oder regelmäßige Shuttledienste z. B. zu Turnhallen oder Schwimmbädern. Eine Veröffentlichung dieser Fahrten findet nicht statt. Die Mitnahme von weiteren Fahrgästen ist bei diesen freigestellten Verkehren verboten.

2.2.3.1. Angebot Teilnetz 1

Die Verkehrsleistungen im Teilnetz 1 (TN 1) werden hauptsächlich im Süden und der Mitte des Landkreises erbracht (siehe Abbildung 17) und stellen im Wesentlichen das historische Bestandsnetz der KVS dar. In Tabelle 17 wird das Leistungsangebot gemäß dem Fahrplanangebot 2022/2023 aufgelistet. Ein Großteil der 900er-Schulverstärkerfahrten ist dem Teilnetz 1 zugeordnet.

Abbildung 17: Angebot Teilnetz 1



Quelle: Eigene Darstellung nach KVS GmbH, Fahrinfo, Februar 2023

Tabelle 17: Leistungsangebot Teilnetz 1 (Bestand)

Linie	Verlauf	Betriebszeiten				Grundtakt			Bemerkung
		FpI-km/a	Mo-Fr	Sa	So/Ftg.	Mo-Fr	Sa	So/Ftg.	
401	Saarlouis - Hbf - Roden - Dillingen - Diefflen - Nalbach - Saarwellingen - Fraulautern - Hbf - Saarlouis	185.000	04:15-01:00	04:30-01:15	06:00-00:00	60' +Einzelfahrten (Taktverdichtung)	60' +Einzelfahrten (Taktverdichtung)	60' +Einzelfahrt	inkl. Nachtfahrt Fr auf Sa 23:58-00:58 Uhr
402	Saarlouis - Hbf - Fraulautern - Ensdorf - Schwalbach - Hülzweiler - Fraulautern - Hbf - Saarlouis	209.000	04:15-01:30	04:45-00:30	12:45-00:15	30' ⁽¹⁾ +Einzelfahrten (Taktverdichtung)	60' +Einzelfahrt	120'	inkl. Nachtfahrt Fr auf Sa 00:35-01:23 Uhr
403	Saarlouis - Hbf - Fraulautern - Saarwellingen - Nalbach - Diefflen - Dillingen - Roden - Hbf - Saarlouis	190.000	04:45-00:45	04:45-00:45	06:45-23:15	60' +Einzelfahrten (Taktverdichtung)	60' +Einzelfahrten (Taktverdichtung)	60'	
404	Saarlouis - Hbf - Fraulautern - Hülzweiler - Schwalbach - Ensdorf - Fraulautern - Hbf - Saarlouis	198.000	04:30-22:30	04:30-23:30	07:15-21:15	30' +Einzelfahrt	60'	120' +Einzelfahrt	So: inkl. Fahrt mit Kleinbus oder Linientaxi 07:17-07:53 Uhr
406	Saarlouis - Lisdorf - Ensdorf - Bous - Wadgassen - Hostenbach / Schaffhausen und zurück	312.000	04:15-01:00	05:00-24:00	12:00-24:00	15 ⁽²⁾ /30 ⁽¹⁾ +Einzelfahrten (Taktverdichtung)	30 ⁽³⁾ +Einzelfahrten	60'	inkl. Nachtfahrt Fr auf Sa 00:08-00:53 Uhr
409	Saarlouis - Picard - Neuforweiler - Altforweiler - (Berus -) Bisten - Überherrn	163.000	04:45-01:15	04:45-00:15	07:00-00:15	30 ⁽¹⁾ +S / +F +Einzelfahrten	60' +Einzelfahrten (Taktverdichtung auf 30')	60' +Einzelfahrt	inkl. Nachtfahrt Fr auf Sa 00:35-01:03 Uhr
410	Saarlouis - Wallerfangen - Dillingen und zurück	82.000	04:30-23:30	05:45-23:30	06:45-23:30	60' +Einzelfahrten	+Einzelfahrten	+Einzelfahrten	Verdichtet mit den Linien 411 und 420
413	Dillingen /Saarlouis - Roden - Röderberg - Fordwerke - Industriepark und zurück	19.000	05:00-22:30	-	-	Einzelfahrten	-	-	Verkehr überwiegend an Schultagen
415	Saarlouis - Lisdorf / Ensdorf - Bous - Knausholz - Elm - Sprengen - Schwarzenholz - Saarwellingen und zurück	31.000	06:30-14:00	13:00-13:30	-	+S Einzelfahrten	Einzelfahrt	-	
419	Überherrn - Bisten - Altforweiler - (Berus -) Neuforweiler - Picard - Saarlouis	168.000	04:15-23:30	04:15-24:00	04:15-23:15	30'/60' +S / +F +Einzelfahrten	30'/60' +Einzelfahrten	60' +Einzelfahrt	
420	Saarlouis - Beaumaris - Wallerfangen - Dillingen und zurück	15.000	05:00-23:15	05:15-23:15	12:00-23:15	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	
421	Gisingen - Kerlingen - Bedersdorf - Ittersdorf - Düren - Felsberg - Picard - Saarlouis und zurück	182.000	04:30-23:45	06:00-23:45	11:45-20:30	60' +S / +F	120'	~120' +Einzelfahrt	
422	Schreckling (F) - Leidingen - Rammelfangen - (Ittersdorf -) Gisingen - St. Barbara - Wallerfangen - Saarlouis und zurück	105.000	05:30-23:30	05:45-23:30	05:45-23:30	60' +S / +F +Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	
423	Gisingen - Gauorte - Gisingen	119.000	07:15-23:45	05:15-23:45	05:15-23:45	60'/120'	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Nur nach Voranmeldung bis spä- testens 1 Std. vor Abfahrzeit
424	Dillingen - Diefflen - Nalbach - Düppenweiler und zurück	81.000	05:30-22:00	07:15-19:45	12:30-18:30	~60' +S / +F +Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	
425	Nalbach / Reisbach - Saarwellingen - Schwarzenholz - Sprengen - Elm - Knausholz - Bous - Völklingen und zurück	284.000	04:15-23:30	04:30-23:30	12:30-23:30	60' +S / +F +Einzelfahrten	120' +Einzelfahrten	Einzelfahrten	
426	Bous - Griesborn - Schwalbach - Hülzweiler und zurück	15.000	06:00-17:15	-	-	Einzelfahrten +S	-	-	überwiegend an Schultagen
427	Schwalbach - Griesborn - Knausholz - Elm - Sprengen - Schwalbach	9.000	07:15-13:15	-	-	Einzelfahrten +S	-	-	nur an Schultagen
428	Völklingen - Bous - Wadgassen - Lisdorf - Saarlouis und zurück	8.000	06:15-13:30	06:15-14:45	05:00-14:45	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	So: inkl. Fahrt mit Kleinbus oder Linientaxi
429	Friedrichweiler - Differten - Werbeln - Schaffhausen - Wadgassen - Lisdorf - Saarlouis und zurück	165.000	04:45-21:00	07:15-21:00	-	60' +S / +F +Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	

Saarlouis - Beumarais - Picard - Saarlouis	435	40.000	06:15-20:45	06:30-15:45	13:30-18:00	60' +S +Einzelfahrten	60' +Einzelfahrten	Einzelfahrten	60' +Einzelfahrten
Saarlouis - Picard - Beumarais - Saarlouis	436	37.000	06:30-18:15	06:45-15:00	16:00-16:30	60' +S/+F +Einzelfahrten	60' +Einzelfahrten	Einzelfahrten	60' +Einzelfahrten
Saarlouis - Hbf - Roden - Steinrausch - Fraulautern - Hbf - Saarlouis	437	86.000	06:00-23:45	06:00-24:00	12:30-19:15	60' +S	60'/120'	120'	60'/120'
Saarlouis - Hbf - Fraulautern - Steinrausch - Roden - Hbf - Saarlouis	438	80.000	05:15-23:00	05:15-22:45	13:30-20:15	60' +S/+F +Einzelfahrten	60/120' +Einzelfahrt	120'	60/120' +Einzelfahrt
Hostenbach - Schaffhausen - Wadgassen - Werbeln - Differten - Friedrichweiler - Überherrn	439	11.000	07:00-15:45	-	-	Einzelfahrten +S	-	-	nur an Schultagen
Stadtverkehr Dillingen-Dillingen - Pachten - Dillingen	444	28.000	05:00 - 19:30	05:00 - 13:45	-	60' +Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten
Stadtverkehr Dillingen-Dillingen - Pachtener Heide - Dillingen	445	56.000	06:15-19:45	08:15-14:30	-	~60' +S/+F +Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	Einzelfahrten
Stadtverkehr Saarlouis: Saarlouis City - Holzmühle - Vogelsang - Saarlouis City	446	26.000	07:00-19:30	09:30-18:15	-	60'	120'	-	120'
Stadtverkehr Saarlouis: Saarlouis City - Vogelsang - Holzmühle - Saarlouis City	447	26.000	06:45-12:00	10:30-19:15	-	60'	120'	-	120'
Saarlouis - Neuforweiler - Altforweiler - Bisten - Überherrn - Creutzwald (F) und zurück	MSZ	30.300	08:15 - 14:00	08:15 - 14:00	-	Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	Einzelfahrten
Saarlouis Hbf - Lisdorfer Berg und zurück	MSX	35.200	04:45-23:45	05:15-17:15	-	Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	Einzelfahrten
AST-Wallerfangen: ab Saarlouis ZOB Kleiner Markt / Saarlouis Großer Markt / Wallerfangen Rathaus / zu allen Haltestellen der Ortsteile	AST (N41)	k.A.	-	-	-	-	-	-	-
AST-Saarwellingen: ab Saarlouis ZOB Kleiner Markt / Saarlouis Großer Markt / Saarwellingen Schlossplatz / alle Ziele in Saarwellingen, Reisbach und Schwarzenholz	AST (N42)	k.A.	-	-	-	-	-	-	-
AST-Wadgassen: von Bous Bahnhof / Wadgassen Saarstraßen / zu allen Zielen innerhalb der Gemeinde Wadgassen (und zurück)	AST	k.A.	-	-	-	-	-	-	-
Schulverstärker	9xx	325.000							
Anzahl Linien im Teilnetz (ohne Schulverstärker)	34								
Summe der Fahrplankilometer im Jahr (inkl. Schülerverkehr)		3.320.500							

S) Fahrten an Schultagen

F) Fahrten in den Ferien

¹⁾ ab 20 Uhr im 60'-Takt

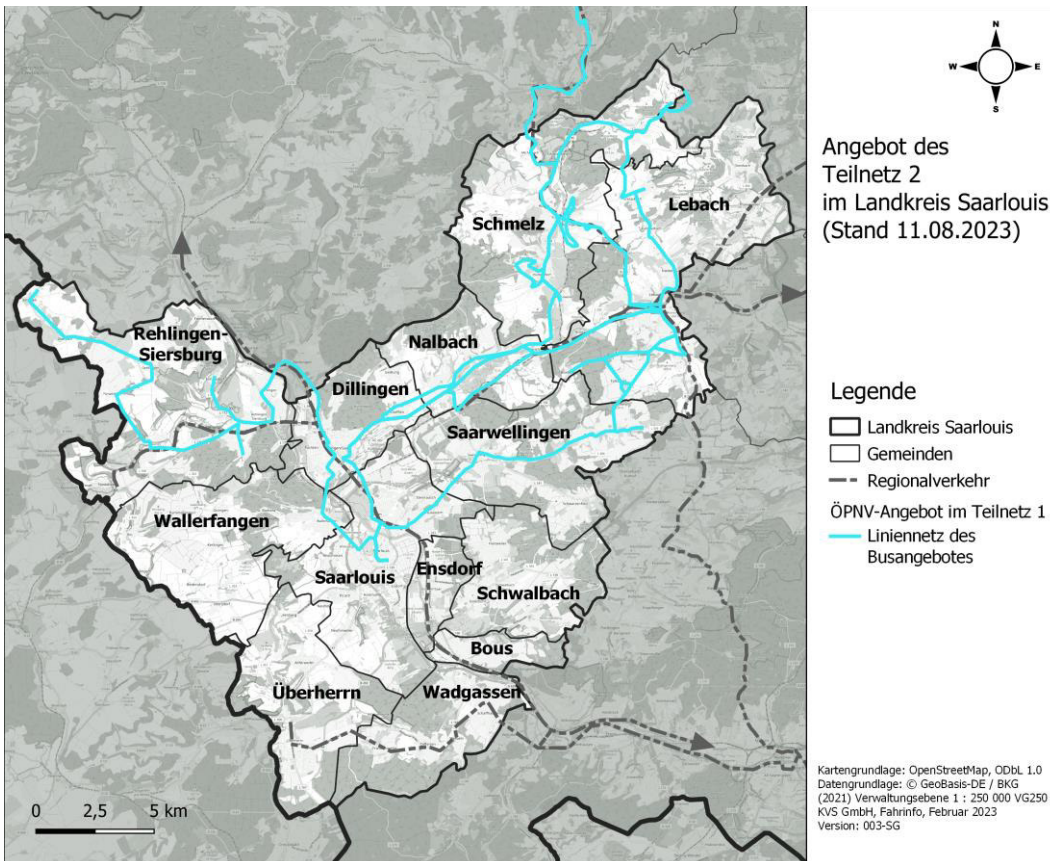
²⁾ zwischen 12:00 und 18:00 Uhr 15'-Takt

³⁾ ab 17 Uhr im 60'-Takt

2.2.3.2. Angebot Teilnetz 2

Das Teilnetz 2 besteht im Wesentlichen aus Linien, die 2016 vom ehemaligen Betreiber Saar-Pfalz-Bus (DB Bahnbus) durch die KVS übernommen wurden. Der Schwerpunkt liegt in den Gemeinden Lebach, Schmelz und Rehlingen-Siersburg im nördlichen Teil des Landkreises. Beide RegioBus-Linien, die durch die KVS betrieben werden (PlusBus R3 und R5 mit ExpressBus X5) sind Bestandteil dieses Teilnetzes. Tabelle 18 stellt das Leistungsangebot des Teilnetzes 2 gemäß dem Fahrplanangebot 2022/2023 dar.

Abbildung 18: Angebot Teilnetz 2



Quelle: Eigene Darstellung nach KVS GmbH, Fahrinfo, Februar 2023

Tabelle 18: Leistungsangebot Teilnetz 2 (Bestand)

Verlauf	Linie	Fpl-km/a	Betriebszeiten				Grundtakt			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So/Fg.	Mo-Fr	Sa	So/Fg.		
Wadern - Dagstuhl - Noswendel - Bardenbach - Blüschfeld - Nunkirchen - Michelbach - Schmeitz - Lebach und zurück	R3	369.000	05:45-23:30	05:30-02:15	01:15-00:00	60' +5 / +F +Einzelfahrten (Taktverdichtung)	60'	120'	P+ueBus inkl. Nachtfahrt 01:24-02:11 Uhr vor Sonn- und Feiertagen	
Lebach - Köprich - Blisdorf - Nalbach - Dillingen - Roden - Hbf - Saarlouis und zurück	R5	309.000	04:15-23:30	05:15-23:30	07:30-22:30	60' +5 / +F	60'	120'	P+ueBus	
Lebach - Knorscheid - Köprich - Dillingen Bh - Saarlouis ZOB	X5	34.000	05:45-18:00	-	-	Einzelfahrten	-	-	ExpressBus	
Saarlouis - Wallerfangen - Dillingen - Beckingen - Rehlingen - Siersburg - Gerfingen/Eimersdorf - Fremersdorf und zurück	411	191.000	06:30-21:30	07:45-21:30	12:30-21:30	60' +5 / +F +Einzelfahrten	120'	120'		
Lebach - Landsweiler - Eidenborn - Hoxberg - Falscheid und zurück	453	35.000	08:15-19:00	-	-	120'	-	-	Nur nach Voranmeldung bis spä- testens 1 Std. vor Abfahrzeit	
Lebach - Knorscheid - Köprich - Piesbach - Blisdorf - Nalbach - Dillingen - Saarlouis und zurück	455	35.000	06:45-18:45	-	-	Einzelfahrten +5	-	-	nur an Schultagen	
Birlingen - Oberesch - Gerfingen - Fürweiler - Hemmersdorf / Fremersdorf - Eimersdorf - Siersburg - Itzbach - (Rehlingen-Dillingen-Saarlouis) und zurück	462	315.000	04:00-00:15	07:30-00:15	09:30-21:30	60' +5 / +F +Einzelfahrten	120'	120'		
Lebach - (Landsweiler) - Eidenborn - Falscheid - (Hoxberg) - Reisbach - Saarlouis und zurück	463	271.000	05:45-21:30	05:30-21:00	11:45-19:00	60' +Einzelfahrten +5	60'	120'		
Lebach - Niedersaubach - Rümmling - Gresaubach - Limbach - Dorf im Bohnental und zurück	464	121.000	05:15-19:15	09:45-20:00	11:30-19:30	60' +Einzelfahrten +5	120'	120'		
Lebach - Primswiller - Hüttersdorf - Schmeitz - Lebach und zurück	465	38.000	04:00-18:00	-	-	Einzelfahrten +5 / +F	-	-	überwiegend an Schultagen	
Saarlouis - Roden - Dillingen - Diefflen - Nalbach - Piesbach - Köprich - Primswiller - Hüttersdorf - Schmeitz und zurück	466	291.000	04:30-24:00	05:30-23:00	12:00-19:00	60' +Einzelfahrten +5	60'	120'		
Dorf im Bohnental - Limbach - Schattertriesch - Michelbach - Schmeitz und zurück	467	105.000	06:00-21:00	10:15-19:30	11:30-19:30	60' +5	120'	120'		
Schmeitz - Hüttersdorf - Primswiller - Schmeitz Schwammheck - Schmeitz Goldbach - Schmeitz	468	44.000	08:30-18:15	-	-	60'	-	-		
Wadern - Noswendel - Bardenbach - Blüschfeld - Limbach / Weiskirchen - Nunkirchen - Schmeitz - Lebach und zurück	470	79.000	05:15-18:00	-	-	Einzelfahrten +5	-	-	überwiegend an Schultagen	
Sotzweiler - Hasborn - Überroth - Lindscheid - Dorf im Bohnental - Limbach - Scheuern - Dörsdorf - Steinbach - Thalexweiler - Lebach und zurück	473	172.000	05:00-20:00	05:00-15:00	-	120' +Einzelfahrten +5 / +F	120'	-	inkl. Rufbusfahrten	
Schulverstärker	90x	34.000				Schulfahrten	-	-	nur an Schultagen	
Summe der Fahrplankilometer im Jahr		2.443.000								

S) Fahrten an Schultagen

F) Fahrten in den Ferien

Insgesamt werden rund 5,76 Mio. Fahrplankilometer erbracht. Davon werden rund 5 Mio. Fahrplankilometer in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Saarlouis und gut 700.000 Fahrplankilometer in der Aufgabenträgerschaft des ZPS erbracht und finanziert. Diese Menge wird als Grundleistung für den Landkreis angesehen. Für weitere Leistungen (z. B. Feinerschließung einzelner Orts-/Stadtteile) tritt der Landkreis ebenfalls als Aufgabenträger auf, jedoch ist die Finanzierung über die jeweiligen Kommunen sicherzustellen.

Das gesamte Liniennetz der KVS ist ebenfalls in Anlage 2 dargestellt.

2.2.3.3. Linien in Aufgabenträgerschaft Dritter

In Tabelle 19 sind Verkehrsleistungen von VU in angrenzenden Gebieten dargestellt. Diese verkehren teilweise auf dem Gebiet des Landkreises Saarlouis, werden jedoch nicht von der KVS GmbH betrieben.

Tabelle 19: Sonstiges Leistungsangebot (ein-/ausbrechende Linien) (Bestand)

Linie	Verlauf	Betriebszeiten			Betreiber	Laufzeit bis	Grundtakt			Bemerkung
		Mo-Fr	Sa	So/Fig.			Mo-Fr	Sa	So/Fig.	
22	Verlauf St. Avold - L'Hopital - Carling - Creutzthal - Überherm - Bletzen	06:45-19:00	06:45-19:00	-	Köllis3 Frontières	k.A.	Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	
R4	St. Wendel - Tholey - Thalexweiler - Aschbach - Neububach - Lebach	04:15-00:45	02:00-00:45	00:30-23:00	Saar-Mobil	31.12.2031	30'/60'	60' +Einzelfahrten	120' +Einzelfahrt	inkl. Nachtfahrt Fr auf Sa 23:44-00:41 Uhr
R13	Überherrn - Friedrichweiler - Differten - Werbeln - Schaffhausen - Hostenbach - Völklingen / Saarbrücken	06:00-21:15	06:45-21:30	09:45-19:30	Baron-Reisen	31.12.2025	60' +Einzelfahrten	120'	Einzelfahrten	Anwendung des Landes-Nachtbustarif
N4	Saarbrücken - Heusweiler - Landsweiler - Lebach - Schmalz - Hütersdorf - Körplich - Piesbach - Nalbach - Diefflen - Dillingen	-	03:30-05:30 i)	03:30-05:30 i)	Müllensbach-Reisen	31.12.2029	-	1 Fahrt	1 Fahrt	Anwendung des Landes-Nachtbustarif
N5	Saarbrücken - Hostenbach - Schaffhausen - Wadgassen - Bous - Ensdorf - Lisdorf - Saarlouis - Hbf - Dillingen - Merzig - Saarhölzbach	-	04:00-05:30 i)	04:00-05:30 i)	Saar-Mobil	31.12.2029	-	1 Fahrt	1 Fahrt	Anwendung des Landes-Nachtbustarif
N6	St. Wendel - Oberlinxweiler - Tholey - Thalexweiler - Aschbach - Neububach - Lebach	-	04:00-05:30 i)	04:00-05:30 i)	Saar-Mobil	31.12.2031	-	1 Fahrt	1 Fahrt	Anwendung des Landes-Nachtbustarif
184	Carling (F) - Lauterbach - Ludweiler - Geislauren - Völklingen - Schulzenfeld - Röchlinghöhe - Bous	04:00-00:30	03:15-00:30	08:15-23:00	VVB	31.12.2038	~60' +Einzelfahrten +\$/+F	60' +Einzelfahrten	60' +Einzelfahrten	einige Fahrten als AST Sammeltaxi mit Bestellung 30 Min vor Abfahrt
185	Heidstock - Völklingen - Geislauren - Ludweiler - Werbeln	04:30-21:15	-	-	VVB	31.12.2038	~60' +Einzelfahrten +\$/+F	-	-	
186	Heidstock - Völklingen - Wehrden - Hostenbach - Schaffhausen - Wadgassen	04:30-20:30	04:30-20:30	12:15-21:15	VVB	31.12.2038	~60' +Einzelfahrten +\$/+F	60' +Einzelfahrten	60'	
187	Heidstock - Völklingen - Wehrden - Hostenbach - Schaffhausen - Wadgassen	07:45-01:30	05:00-00:30	01:15-01:30	VVB	31.12.2038	30'/60' +\$/+F	60' +Einzelfahrten	1 Fahrt	
190	Lebach - Heusweiler - Püttlingen - Völklingen	03:45-23:15	03:45-23:00	-	Lay-Reisen On Tour	31.12.2027	60' +\$/+F +Einzelfahrten	120' +Einzelfahrten	-	
197	Schwarzenholz - Heusweiler (- Köllerbach - Saarbrücken)	06:15-17:45	-	-	Lay-Reisen On Tour	31.12.2027	Einzelfahrten	-	-	Überwiegend an Schultagen, inkl. AST
215	Biringen - Silvingen - Mondorf - Medern - Hilbringen - Merzig	06:00-19:00	-	-	N. Kirsch	31.03.2027	Einzelfahrten +\$/+F	-	-	
231	Dillingen - Beckingen - Oppen	05:00-15:00	-	-	ARGE Merzig- Wadern	31.12.2024	Einzelfahrten / +\$	-	-	Überwiegend an Schultagen
232	Düppenweiler - Beckingen - Merzig	07:00-17:00	-	-	ARGE Merzig- Wadern	31.12.2024	Einzelfahrten / +\$	-	-	
233	Dillingen - Beckingen - Bletzen - Merzig	05:00-22:00	-	-	ARGE Merzig- Wadern	31.12.2024	Einzelfahrten / +\$	-	-	
234	Losheim - Oppen - Düppenweiler - Ford - Dillinger Hütte	04:45-23:15	04:45-23:15	-	ARGE Merzig- Wadern	31.12.2024	Einzelfahrten / +\$	Einzelfahrten	-	

Linie	Verlauf	Betriebszeiten			Betreiber	Laufzeit bis	Grundtakt			Bemerkung
		Mo-Fr	Sa	So/Pg.			Mo-Fr	Sa	So/Pg.	
325	Illingen - Uchteifangen - Wiesbach - Eppelborn - Lebach	06:15-16:30	-	-	NVG	28.02.2027	Einzelfahrten / +5	-	-	nur an Schultagen
326	Eppelborn / Marpingen - Dirmingen - Illingen	06:30-16:30	-	-	NVG	28.02.2027	Einzelfahrten / +5	-	-	nur an Schultagen
405	Saarlouis, Kleiner Markt - Dillingen - Mertzig - Luxembourg Kirchberg	05:00-20:45	-	-	Emile Weber	k.A.	Einzelfahrt	-	-	
611	Lebach - Bohmental - Hasborn-Dautweiler/Bergweiler - Sotzweiler - Tholey - Tholey	07:00-17:15	-	-	Saar-Mobil	31.12.2031	Einzelfahrt	-	-	nur an Schultagen
613	Sotzweiler - Hasborn-Deutweiler - Bohmental	07:15-15:15	-	-	Saar-Mobil	31.12.2031	Einzelfahrt	-	-	nur an Schultagen
619	St. Wendel - Tholey - Schaumburgturm - Tholey - Hasborn - Bohmental - St. Wendel	8:30-20:30	-	-	Saar-Mobil	31.12.2031	120'	-	-	
886	Wehrden - Ludweiler	07:00-14:45	-	-	VVB	31.12.2038	Einzelfahrten	-	-	
892	Lauterbach - Übertharm Erw. RS	07:00-11:15	-	-	VVB	31.12.2038	Einzelfahrten	-	-	nur an Schultagen
895	Völklingen, Hermann Neuberger Halle - Röchling Höhe - Bous	07:00-16:45	-	-	VVB	31.12.2038	Einzelfahrten	-	-	nur an Schultagen
896	Völklingen - Ludweiler - Werbeln - Differten - Friedrichweiler	07:00-14:45	-	-	VVB	31.12.2038	Einzelfahrten	-	-	nur an Schultagen
	Völklingen - Wehrden - Hostenbach - Wadgassen	07:00-14:45	-	-	VVB	31.12.2038	Einzelfahrten	-	-	nur an Schultagen

¹⁾ in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und in den Nächten auf Feiertage

2.2.4. Busunternehmen im Landkreis

Zur Erbringung der Fahrleistung im Landkreis Saarlouis werden rund 80 Fahrzeuge von der KVS GmbH eingesetzt. Etwa 45 % der Leistung werden von Subunternehmen (rund 50 Fahrzeuge) erbracht. Für die KVS sind folgende Subunternehmer tätig:

Tabelle 20: Subunternehmer der KVS GmbH

Subunternehmer	Adresse
Beckinger Reisedienst	Beim Rohrwald 1, 66780 Rehlingen-Siersburg
Der Saarländer	Hinten auf der Gaß 13, 66646 Marpingen
Jobs Reisen	Werner-von-Siemens-Str. 10, 66793 Saarwellingen
Jochem Reisen	Hüttersdorfer Str. 14, 66839 Schmelz
Müllenbach Reisen	Auf den Wacken 6, 66701 Beckingen
Taxi Pulchen (AST)	Saarwellingener Str. 61, 66740 Saarlouis
Omnibus Zarth	Am Hals 3, 66687 Wadern
Zitzmann	Ahornweg 12, 66780 Rehlingen-Siersburg

2.2.5. Genehmigungslaufzeiten

Verkehrsleistungen werden von den AT an die VU maximal mit einer Dauer von 10 Jahren vergeben. Die Genehmigungslaufzeiten der einzelnen Linien in den Teilnetzen des Landkreises Saarlouis sind in Tabelle 21 zusammengefasst.

Tabelle 21: Linienübersicht Landkreis Saarlouis

federführender AT	Linie	Derzeitiges VU	Linien-genehmigung	Zuordnung zum TN
LK SLS	401, 402, 403, 404, 406, 409, 410, 413, 415, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 435, 436, 437, 438, 439, 444, 445, 446, 447	KVS GmbH	31.12.2027	1
LK SLS	MS2/MSX	KVS GmbH	31.12.2025	1
LK SLS	AST	KVS GmbH	31.12.2025	1
LK SLS	AST	KVS GmbH	31.12.2025	1
LK SLS	AST	KVS GmbH	31.12.2028	1
LK SLS	411, 453, 455, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 470, 473	KVS GmbH	31.12.2028	2
ZPS	R3, R5/X5	KVS GmbH	31.12.2028	2

2.2.6. Tarif, Vertrieb und Kommunikation

Im Saarland gilt seit 2005 der Tarif des Saarländischen Verkehrsverbundes („saarVV“). Dieser ist ein Tarifverbund der VU, die im Saarland ÖPNV-Leistung erbringen. Im Rahmen von

Ausschreibungen und Vergaben ist die Teilnahme am saarVV verpflichtend. Die Zusammenarbeit der VU erfolgt unter dem Dach der SNS (siehe Kapitel 1.6).

Der saarVV ermöglicht mit seinem im § 7 (1) Punkt 1 des saarländischen ÖPNV-Gesetzes festgeschriebenen Tarif die Nutzung aller Verkehrsmittel – unabhängig vom VU und der Art des Fahrweges (Straße oder Schiene). Es gibt nur wenige öffentliche Verkehrsmittel, in denen der saarVV-Tarif auch innerhalb des Saarlandes nicht gilt:

- ▶ Züge des Fernverkehrs (ICE, EC)
- ▶ Grenzüberschreitende Linien (z. B. Verkehre nach Luxemburg); allerdings zum Teil Anerkennung auf einzelnen Linien (z. B. Abschnitt der MS2 nach Frankreich)
- ▶ Eingeschränkte Anwendung in Nachtbussen mit dem Linienzusatz „N“

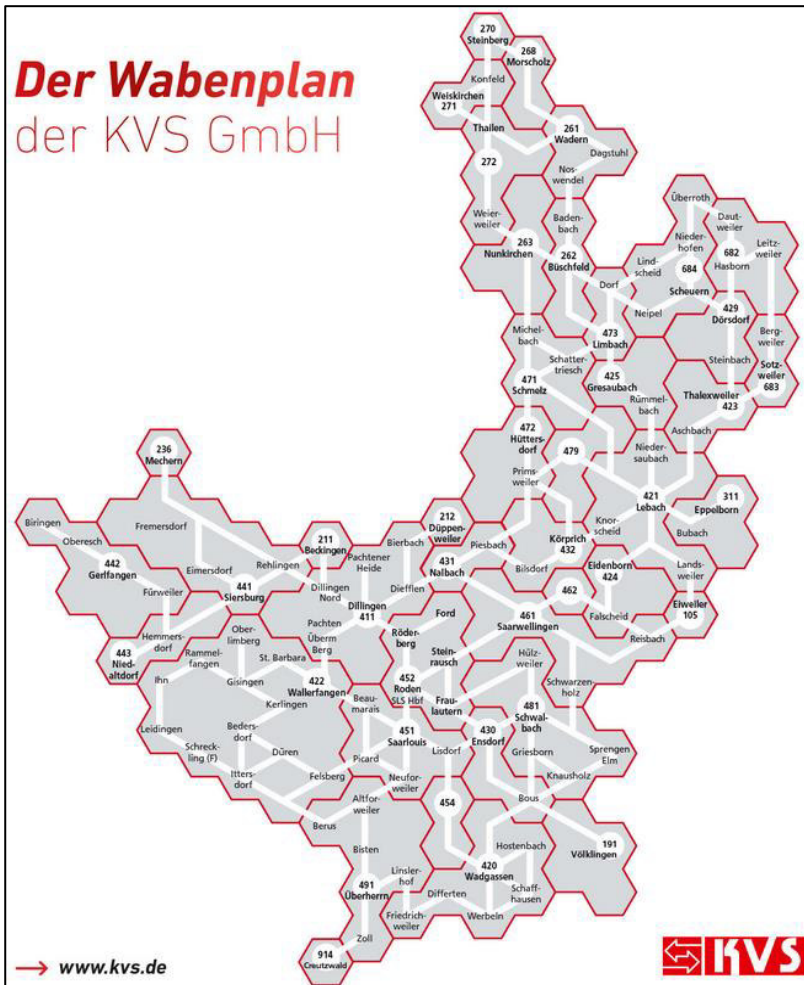
Die Grundlage des saarVV-Tarifs, ist ein Wabenplan (siehe Abbildung 19), in dem das Saarland in Tarifwaben eingeteilt ist. Die zu zahlende Preisstufe ergibt sich aus der Anzahl der durchfahrenen Waben (Wabentarif). Zusätzlich gibt es Flächentarife, die gleich einen gesamten Landkreis oder das Saarland („Netz“) als Grundlage haben. Die Bedeutung der Flächentarife oder sogenannter „Flatrates“ hat zum einen mit einer Tarifreform zum 1.7.2021 auf der Grundlage des VEP ÖPNV Saarland und zum anderen mit der Einführung des Deutschland-Tickets zum 1.5.2023 stark zugenommen.

Das Angebot des saarVV beinhaltet die in der folgenden Auflistung genannten Fahrscheimformate. Details sind den Tarifbestimmungen des saarVV (Fassung vom 1.1.2024) zu entnehmen.

- ▶ Einzelfahrschein
- ▶ Einzelfahrschein Kurzstrecke
- ▶ Tageskarte für eine, zwei oder bis zu fünf Personen
- ▶ Wochenkarte
- ▶ Monatskarte und Radmonatskarte
- ▶ Jahreskarten im Abonnement: Saarland-Abo, 9-Uhr-Abo, Ü65-Abo, Kreis-Abo, Rad-Abo und grundsätzlich auch das D-Ticket
- ▶ ermäßigte Schülertarife im Abonnement
- ▶ FairTicket und FairTicket Plus als Sozialtarif für Berechtigte
- ▶ Job-Ticket-Ermäßigungen im Abonnement
- ▶ Zuschlagskarten für die erste Wagenklasse in Zügen des Nahverkehrs für Einzel-, Wochen-, Monats- und Jahreskarten

Die Einführung des Deutschland-Tickets zum Einführungspreis von 49 Euro im Monat im Abonnement hat zu einer starken Verlagerung in dieses Segment geführt. Nach Angaben der SNS sind 95,4 % der Abonnements Deutschland-Tickets. Es gab einen Zuwachs von 32 % hin zum Abonnement, darunter viele Verlagerungen aus anderen Segmenten (Monatskarten, Einzelfahrschein...) sowie ein geringerer Anteil Neukunden.

Abbildung 19: Wabenplan für das Bedienungsgebiet der KVS (Landkreis Saarlouis plus in Nachbarkreise ausbrechende Verkehre)



Quelle: KVS GmbH, saarVV – Preisermittlung – Wabenplan, Februar 2023

Um Fahrgästen ein attraktives, gut verständliches und preisgünstiges Angebot zu bieten, wurden nach Einführung des saarVV manche Tarifangebote der VU als **Haustarif** beibehalten und weiterhin parallel zum saarVV-Tarif angeboten. Im Landkreis Saarlouis gibt es lediglich zwei Haustarife:

- ▶ Marktbus Lebach: auf ausgewählten Linien bzw. zu ausgewählten Zeiten, nicht im gesamten Saarland einsetzbar.
- ▶ Einzelfahrschein innerhalb der Wabe Creutzwald in Frankreich

Landesweit stehen für den **Vertrieb** der Fahrausweise neben dem saarVV Call- & Abo-Center in Völklingen und dem direkten Fahrscheinwerb in den Fahrzeugen weitere Kundenzentren in zahlreichen Orten zur Verfügung.

Als weitere Vertriebswege können die Automaten an Schienenstationen genutzt werden. Über die saarfahrplan-App können zudem Fahrschein digital erworben werden.

Neben den saarVV-Vertriebsmöglichkeiten, die auch zum Angebot der KVS Auskunft geben, betreibt die KVS GmbH auch eigene Vorverkaufsstellen. Das Kundenzentrum in Saarlouis am ZOB Kleiner Markt (Kaiser-Friedrich-Ring) ist Mo-Fr zwischen 08:00 bis 11:30 Uhr und 12:15 bis 15:30 Uhr geöffnet. Dort sind Kundenkarten, Abo-Anträge, Zeitkarten des

saarVV und Infoflyer erhältlich. Eine weitere KVS-Niederlassung befindet sich in Lebach, welche unterschiedliche Öffnungszeiten an den Wochentagen hat.¹⁶

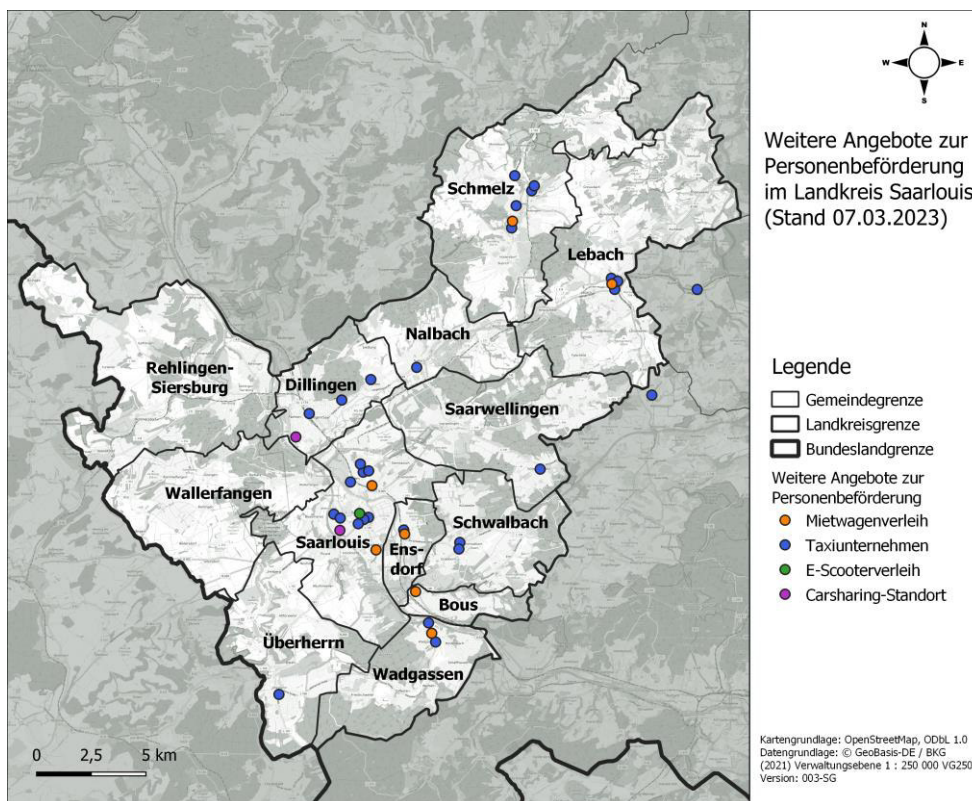
Die DB betreibt Reisezentren in den Bahnhöfen von Saarlouis und Dillingen, die ebenfalls Vertriebsfunktionen im saarVV erfüllen.

2.2.7. Weitere Angebote zur Personenbeförderung

Zum klassischen ÖPNV gehören zur öffentlich zugänglichen Personenbeförderung auch Taxis, CarSharing und Mietwagen. Im Landkreis Saarlouis wird dies von privaten, teils international agierenden Unternehmen, vorgehalten. Es existiert kein klassisches, stationsbasiertes CarSharing, sondern ein durch zwei Partnerunternehmen von Flinkster und „book’n drive“ vorgehaltenes Angebot an je einer Station in Saarlouis und Dillingen. Darüber hinaus bietet der Sharing-Dienstleister APPA seit dem 11. Januar 2022 E-Scooter zum Verleih an. Die E-Scooter sind an mehreren Standorten in Saarlouis verteilt.¹⁷

Das Taxigewerbe spielt auch im Landkreis Saarlouis eine wichtige Rolle in der Personenbeförderung. Es gibt landkreisweit 26 Unternehmen (vgl. Abbildung 20).

Abbildung 20: Weitere Angebote zur Personenbeförderung



Quelle: Eigene Recherche, Februar 2023

¹⁶ KVS GmbH, Kundezentrum, Februar 2023

¹⁷ Saarbrücker Zeitung, Artikel „Die ersten E-Scooter stehen jetzt in Saarlouis bereit“, 11. Januar 2022

2.2.8. Bushaltestellen

Haltestellen sind die Zugangspunkte zum ÖSPV. Zusätzlich sind sie eine Visitenkarte des öffentlichen Verkehrs, da der (potentielle) Fahrgast hier die erste Berührung mit dem System hat. Neben dem Erscheinungsbild ist die vollständige und gut verständliche Präsentation der benötigten Informationen sehr wichtig.

Insgesamt gibt es im Landkreis Saarlouis 695 Haltestellen, die von Linienfahrten im ÖPNV gemäß § 42 PBefG angefahren werden. Manche Haltestellen bestehen nur aus einem Mast (Abfahrtspunkt), die meisten unterteilen sich in zwei Masten für die zwei Fahrrichtungen. Einige Haltestellen bestehen aus mehr als zwei Masten, z. B. an Kreuzungspunkten oder Busbahnhöfen. So besteht der ZOB Kleiner Markt aus 11 Masten. Insgesamt gibt es im Landkreis 1.313 Masten.

Jeder Mast besteht aus einem Pfosten oder einer Stele mit dem „H“-Schild (StVO-Zeichen 224) und einem in einem witterungsresistenten Kasten angebrachten Aushangfahrplan, der nach § 40 (4) PBefG die Abfahrtszeiten enthalten muss. Weiterhin verlangt die BO Kraft (§ 32) das Anbringen der Liniennummern, des Namens der betreibenden Unternehmen oder des Verbundes, den Namen der Haltestelle und an stärker frequentierten Haltestellen einen Abfallbehälter.

Grundsätzlich gehören die Haltestellenmasten im Landkreis Saarlouis dem VU KVS. Die typische Standardhaltestelle der KVS beinhaltet alle nach BO Kraft vorgegebenen Merkmale. Für darüber hinausgehende Ausstattung ist in aller Regel die Kommune bzw. der jeweils zuständige Baulastträger zuständig.

Abbildung 21: Barrierefreie Hst mit erweiterter Ausstattung (Bous)



Abbildung 22: Barrierefreie Hst im ländlichen Raum mit minimaler Ausstattung (Rammelfangen)



Fotos: KVS GmbH

§ 8 (3) PBefG fordert bis zum 01. Januar 2022 die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV. Dies gilt für die Haltestellen und die Fahrzeuge. Eine Aufgabe des Nahverkehrsplanes ist in diesem Zusammenhang die Dokumentation der Barrierefreiheit und die Definition von zulässigen und begründeten Ausnahmen.

Tabelle 22: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

Stadt/Gemeinde:	Bous	Dillingen	Ensdorf	Lebach	Nalbach	Rehlingen-Siersburg	Saarlouis
Datum:	10.03.2023	30.01.2023	01.02.2023	31.01.2023	14.03.2023	22.02.2023	30.01.2023
Haltestellen insgesamt:	26	108	28	59	47	93	215
davon wurden							
1.) nicht ausgebaut	10	36	14	22	17	39	119
2.) bis 2020 ausgebaut	15	60	12	25	18	43	93
3.) in 2021/2022 ausgebaut	1	12	2	12	12	11	3
davon bis 2022 ausgebaut	16	72	14	37	30	54	96
Prozentualer Anteil	62%	67%	50%	63%	64%	58%	45%

Stadt/Gemeinde:	Saarwellingen	Schwalbach	Schmelz	Überherrn	Wadgassen	Wallerfangen	Gesamtsumme
Datum:	13.06.2023	10.02.2023	13.02.2023	01.02.2023	22.05.2023	14.06.2023	
Haltestellen insgesamt:	72	80	106	52	87	103	1076
davon wurden							
1.) nicht ausgebaut	34	69	56	11	78	72	577
2.) bis 2020 ausgebaut	30	11	42	16	9	31	405
3.) in 2021/2022 ausgebaut	8	0	8	25	0	0	94
davon bis 2022 ausgebaut	38	11	50	41	9	31	499
Prozentualer Anteil	53%	14%	47%	79%	10%	30%	46%

Quelle: Landkreis Saarlouis (Abfrage der einzelnen Kommunen Januar 2023 bis Juni 2023)

Insgesamt sind aktuell 46 % der Haltestellen (499 von 1076) im Landkreis barrierefrei ausgebaut. Den höchsten Anteil besitzt dabei die Gemeinde Überherrn mit 79 %. Dort sind 41 von 52 Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Die Gemeinde Wadgassen weist mit 10 % den geringsten Anteil auf. Hier sind lediglich 9 von 87 Haltestellen barrierefrei.

2.2.9. ÖPNV-Verknüpfungspunkte

Die Verknüpfung der unterschiedlichen Linien und Verkehrsmittel im ÖPNV ist ein wesentliches Ziel einer am Kunden orientierten Verkehrsplanung, weil viele Wege nicht innerhalb des Verlaufs einer Linie zurückgelegt werden, sondern ein Zwang zum Umsteigen besteht. Die damit verbundenen Fahrtunterbrechungen stellen vor allem in der Wahrnehmung der Kunden, aber auch im täglichen Betrieb eine Schwachstelle dar, da sie zeitliche Verzögerungen und Unsicherheiten z. B. im Falle von Verspätungen mit sich bringen.

Im Landkreis Saarlouis bestehen Übergangspunkte zum SPNV insbesondere an den Bahnhöfen von Saarlouis und Dillingen. Am Knotenpunkt Lebach Bahnhof wird teilweise nach dem Prinzip eines Integralen Taktfahrplans (ITF) gefahren, nach dem Ankunfts- und Abfahrzeiten zu festen Taktminuten aufeinander abgestimmt sind. Dies betrifft insbesondere die Buslinien R3, R5 und 463.

Weitere Verknüpfungspunkte im Busnetz des Landkreises Saarlouis sollen sicherstellen, dass ein Umstieg von Bus zu Bus möglichst problemlos erfolgen kann. Die folgende Tabelle 23 listet diese Netzpunkte auf.

Tabelle 23: Punkte von Linienkreuzungen und -verknüpfungen im Netz der KVS GmbH

Haltestelle	Verkehrsmittel	Linien
innerhalb LK Saarlouis		
Altforweiler im Sand	Bus ↔ Bus	409, 419, MS2
Beumaris Hochhaus	Bus ↔ Bus	435/436, 410/411
Bous Bahnhof	Bus ↔ Bus ↔ Zug	RB70/71, 406, 425
Bous Kreisstraße	Bus ↔ Bus	406, 184
Diefflen Kirche	Bus ↔ Bus	401, 403, 424, 466
Dillingen Bahnhof	Bus ↔ Bus ↔ Zug	RE1, RB70/71, RB77, div. Linien der KVS und ARGE
Dillingen Röderberg/Real	Bus ↔ Bus	413, 401, 403, R5, 466
Ensdorf Kirche	Bus ↔ Bus	402, 404, 406
Fraulautern Brücke	Bus ↔ Bus	401, 402, 403, 404
Gisingen Haus Saargau	Bus ↔ Bus	421, 422, 423
Hostenbach Sitters	Bus ↔ Bus	R13, 186, 187
Lebach Bahnhof	Bus ↔ Bus ↔ Zug	RB72, S1, R3, R4, R5, 325 463, 464, 473 u.a.
Nalbach Kirche	Bus ↔ Bus	401, 403, 425, 466
Saarlouis Arbeitsamt	Bus ↔ Bus	410, 419
Saarlouis Hauptbahnhof	Bus ↔ Bus ↔ Zug	RE1, RB70/71, diverse Linien der KVS
Saarlouis ZOB Kleiner Markt	Bus ↔ Bus	diverse Linien der KVS, 405 (Lux)
Saarwellingen Schlossplatz	Bus ↔ Bus	401, 403, 463, 425
Schaffhausen Sengsterstraße	Bus ↔ Bus	R13, 186, 187, 406, 429
Schmelz Brücke	Bus ↔ Bus	R3, 466, 467
Siersburg Burgstraße	Bus ↔ Bus	411, 462
Wadgassen Saarstraße	Bus ↔ Bus	406, 429, 186
Wallerfangen Rathaus	Bus ↔ Bus	410/411, 422
außerhalb LK Saarlouis	Verkehrsmittel	Linien
Beckingen Bahnhof	Bus ↔ Bus ↔ Zug	411, diverse Linien der ARGE
Sotzweiler Autobahnmeisterei	Bus ↔ Bus	473, X66
Völklingen Bahnhof	Bus ↔ Bus ↔ Zug	RE1, RB70/71, 425, 428, diverse Linien der VVB
Wadern ZOB	Bus ↔ Bus	R1, X1, R2, R3, 470, diverse Linien der ARGE

Quelle: Zusammenstellung KVS & ZPS, Stand Fahrplan 2023

2.2.10. Fahrzeuge

Im Landkreis Saarlouis stehen rund 170 Omnibusse für den Buslinienverkehr zur Verfügung. Die Zahl der an Schultagen tatsächlich benötigten und eingesetzten Fahrzeuge liegt bei rund 130 Bussen. Den größten Teil der im Linienverkehr in den Teilnetzen 1 und 2 eingesetzten Busse sind bei der KVS GmbH stationiert (80), die weiteren Fahrzeuge gehören privaten Busunternehmen, die im Auftrag der KVS GmbH fahren.

Die meisten Fahrzeuge sind Standard-Niederflurbusse (12 m Länge). Zum Einsatz kommen auch 15 Gelenkbusse (Aufstockung ab 2024 geplant) und 10 Klein- bzw. Minibusse (z. B. in den Ortsverkehren Rehlingen-Siersburg, Schmelz „Prims-Schnurrer“ oder die Stadtlinien Saarlouis 446/447).

Zwei für den Einsatz auf den Teilnetzen 1 und 2 gemeldete Fahrzeuge weisen keine Niederflurtechnik auf (Hochbodenbusse, i. d. R. Überland- bzw. Reisebusse). Der Einsatz hier ist reiner Schülerverkehr auf der Achse Bohnental-Wadern Schulzentrum (Linie 470).

Auf der RegioBus-Linie R4, die zum Linienbündel St. Wendel 1 gehört setzt der Betreiber Saar-Mobil gemäß der Ausschreibung ausschließlich Niederflur-Linienbusse und -Überlandbusse mit 12 m Länge ein. Das gleiche gilt für die Linie R13 des Betreibers Baron-Reisen. Eine Fahrzeuganzahl kann nicht genannt werden, da die eingesetzten Fahrzeuge auf zahlreichen anderen Linien und Linienbündeln verkehren.

Fahrzeugqualität

Die überwiegende Mehrzahl der aktuell im Landkreis (Teilnetze 1 und 2) eingesetzten Fahrzeuge sind Niederflurbusse, die grundsätzlich einen barrierefreien Ein- und Ausstieg ermöglichen und die im Linienverkehr erforderliche und erwartete Beförderungsqualität besitzen. Dabei handelt es sich ausschließlich um Dieselfahrzeuge der gängigen Fabrikate, überwiegend Mercedes bzw. EvoBus, Setra und MAN, in Einzelfällen auch Iveco, Renault, und VW. Die meisten Fahrzeuge verfügen über folgende Ausstattungsmerkmale:

- ▶ ausreichend dimensionierte Klimaanlage,
- ▶ TFT-Monitor zur Fahrgastinformation (Haltestellen- und Verlaufsanzeige),
- ▶ mindestens Abgasnorm Euro IV,
- ▶ Fahrgastzählsystem (30 Busse),
- ▶ elektronischer Bordrechner für Vertrieb und Datenfunk sowie Kontrolle elektronischer Tickets

Außerdem sind die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen zu beachten und definierte Umweltstandards einzuhalten. Es gibt zudem Vorgaben zur Meldung von Fahrzeugen.

Für die PlusBus-Linien R3 und R5 gelten zusätzliche Kriterien, z. B. Maximales Fahrzeugalter 8 Jahre, Vollklimatisierung, eingeschränkte Fensterbeklebung, Haltestellenansage, ausschließlich Niederflurfahrzeuge.

2.2.11. Marketing und Kommunikation

Aus ökologischen, ökonomischen und sozialen Gründen ist eine stärkere Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel anzustreben. Grundvoraussetzung hierfür ist ein gutes Angebot, das die vielfältige, flexible und komfortable Nutzung des ÖV zulässt. Häufig herrscht in der öffentlichen Wahrnehmung ein deutliches Defizit, was Kenntnisse über die Angebote im ÖPNV auf Schiene und Straße angeht. Fahrtenangebot oder Nutzungskosten werden falsch eingeschätzt. Entsprechend müssen Marketingmaßnahmen gezielt Botschaften transportieren, um die Wahrnehmung des ÖPNV zu verbessern und die Nutzung zu erhöhen. Dies kommt finanziell auch dem AT zugute und damit letztlich dem Fahrgast, da die Existenz des Angebotes so gesichert werden kann.

Der Landkreis Saarlouis betreibt mit seinem VU KVS GmbH sowie im Rahmen von landesweiten Kooperationen mit dem ZPS und der SNS (saarVV) ein vielfältiges Marketing, um den ÖPNV im Bewusstsein der Bevölkerung zu verankern. Dabei stehen zwei Hauptziele im Vordergrund: Bestehende Kunden halten und neue Kunden gewinnen.

2.2.11.1. Fahrpläne

Die Basisinformation der Fahrgäste über das ÖPNV-Angebot sind Fahrpläne, in denen die Linienverläufe, Haltestellen, Fahrtzeiten und verschiedene sonstige Hilfen und Informationen (Kundenservice, Tarif...) veröffentlicht werden. Die Fahrpläne werden als Printprodukte und online angeboten. Im Landkreis Saarlouis werden folgende Formate angeboten:

- ▶ Fahrplanbuch (Printprodukt): Übersicht über das Angebot aller ÖV-Linien im Landkreis inkl. ein- und ausbrechender Verkehre anderer AT. Vertrieb über Verkaufsstellen, Busse (Prospekthalter) und weitere Informationsstellen (Ämter, Tourist-Informationen etc.). Umfang ca. 250 Seiten in gängigem Taschenformat.
- ▶ Fahrplanseiten-Download: auf der Homepage der KVS GmbH (www.kvs.de) steht jede einzelne Linie als PDF zum Download zur Verfügung. Ebenfalls findet man dort die Schulverstärker-Linien (900er) als Download.
- ▶ Faltfahrpläne und Fahrplanbroschüren: Für ausgewählte Linien werden zusätzlich Faltfahrpläne bzw. Fahrplanbroschüren in kleineren Formaten zur Verfügung gestellt. Diese Fahrpläne erscheinen z.Zt. für folgende Linien:
 - ▶ RegioBus-Linien R3, R4, R5, R13, als Produkte des AT ZPS (Printfahrpläne wurden 2023 eingestellt, nur noch als PDF-Datei in Format A4 verfügbar);
 - ▶ Gemeindefahrpläne (z. B. Saarwellingen, Rehlingen-Siersburg, Schmelz, ...) im Format DIN lang.
- ▶ Internetseite „saarfahrplan.de“ mit App für IOS und Android: Alle veröffentlichten Linienverkehre im Saarland inklusive ein- und ausbrechender Linien auf der Straße und der Schiene werden in der Online-Auskunft des ZPS dargestellt und mit Echtzeit-Informationen hinterlegt. Diese Fahrplanauskunft ist auch per App für Smartphones angepasst und um die Funktion des Erwerbs von Einzel- und Tageskarten („Handy-Ticket“) erweitert worden. Durch Verknüpfung mit anderen Auskunftssystemen sind auch Fernverkehrsankünfte möglich. Auf „saarfahrplan“ werden aktuell monatlich über 4 Millionen Verbindungsanfragen landesweit registriert.
- ▶ Aushangfahrpläne: An jeder durch reguläre Linien bedienten Hst wird von der KVS GmbH ein gut lesbarer Fahrplan ausgehängt. Folgende Merkmale der Aushangfahrpläne sind vorgegeben: Liniennummer und –verlauf, Wabenummer (Tarif), Logo von Verkehrsverbund und VU, Kontaktdaten des VU, an die vorhandene Infrastruktur angepasste Größe der Aushänge in A4 oder A3.

2.2.11.2. Marketing im und am Fahrzeug

In den Bussen sind für Fahrgastinformationen und Marketingprodukte Prospekthalter im Einstiegsbereich vorzuhalten. Hinter dem Fahrer oder im Ausstiegsbereich sind zudem Möglichkeiten für die Anbringung aktuell zu haltender Plakataushänge vorzusehen.

Weiterhin besteht die Möglichkeit der Einspielung von Informationen auf den TFT-Bildschirmen vieler Fahrzeuge (z. B. Werbung für den Verbund oder besondere Aktionen des AT oder des VU).

Busaußenflächen können vorrangig nach Wünschen des AT aber auch mit Eigenwerbung des Unternehmens oder des Verkehrsverbundes gestaltet werden.

2.2.11.3. Service und Beratung

Die KVS GmbH betreibt zwei zentrale Informations- und Vertriebsseinrichtungen im Landkreis: in Saarlouis am ZOB Kleiner Markt und in Lebach Nähe Bahnhof jeweils ein Kundenzentrum. Leistungen:

- ▶ mündliche Beratung bzgl. Fahrplänen, aktuellen Änderungen, Tarifen, Sonderangeboten, Erreichbarkeit von touristischen Zielen und Veranstaltungen u.a.;
- ▶ Auslage von Fahrplänen sowie Informationsbroschüren aus den Bereichen ÖPNV, Tourismus, Veranstaltungen (Kommunen, Kreis, Tourismuszentrale Saarland, Nachbarregionen) etc.;
- ▶ Aushang von Plakaten mit aktuellen Informationen und Hinweisen auf Marketingaktionen im ÖPNV oder Veranstaltungen;
- ▶ Verteilung von Artikeln des Merchandisings des Verbundes, der AT oder der VU (z. B. Werbegeschenke);
- ▶ Zusätzlich können an 11 Stellen im Kreisgebiet in Partner-Agenturen (Kiosk, Toto-Lotto, ...) Fahrkarten erworben werden (Stand 2023).

2.2.11.4. Marketingmaßnahmen und Zielgruppenansprache

Das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs muss die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse von verschiedenen Nutzergruppen befriedigen. Dazu gehören die fast täglich pendelnden Schüler, Auszubildenden oder Berufstätigen, mehr oder weniger regelmäßig mobile Senioren und seltene oder einmalige Fahrten von Menschen im Freizeit- und Tourismusverkehr.

Um bestimmte Zielgruppen zu erreichen, erfolgt die Ansprache der bestehenden und potenziellen Kundschaft differenziert. Folgende zielgruppenspezifischen Aktionen können beispielhaft erwähnt werden:

- ▶ Verteilen von Werbegeschenken, z. B. Nikolaus-Aktion, Valentinstag
- ▶ Einrichten von kostenlosen Sonderverkehren zu Events (verkaufsoffener Sonntag)
- ▶ Schalten von Anzeigen in der Wochenpresse oder bestimmten Veröffentlichungen
- ▶ Flankierende Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
- ▶ Sonderaktionen für Schüler (Eis-Aktion am ZOB und in Lebach)

3. Zielvorgaben und Anforderungsprofil

Im folgenden Kapitel werden die grundsätzlichen Festlegungen und Standards zum zukünftigen ÖPNV im Landkreis Saarlouis entwickelt. Dazu sind die bestehenden und für den ÖPNV bedeutsamen Vorgaben, Zielsetzungen und planerischen Aussagen zusammen zu fassen.

Zusätzlich werden die Anforderungen an die Netz- und Angebotsstruktur des kreisweiten ÖPNV sowie an die Qualität des ÖPNV konkretisiert. Dieses Anforderungsprofil stellt das Rahmenkonzept für den ÖPNV im Landkreis Saarlouis dar und legt die verbindlichen Standards fest.

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

- ▶ Europa- und Bundesrecht,
- ▶ Landesrechtliche Gesetzgebung,
- ▶ Übergeordnete Landesplanung und Regionalplanung sowie
- ▶ Kommunalpolitische Konzepte und Zielvorstellungen.

Es ist zu beachten, dass die Anforderungen für den lokalen Nahverkehr angewendet werden, die dem Landkreis als AT unterstellt sind. Das Landesnetz, welches anderen AT zugeordnet wird oder Linien in benachbarten Gebieten, können eigene Anforderungen definieren, die auch das Gebiet des Landkreises Saarlouis tangieren (z. B. für RegioBus oder die PlusBus-Linien, die im Landkreis Saarlouis verkehren).

3.1. Gesetzliche Vorgaben

Die Verordnungen und Gesetze, die hier im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben greifen, werden auch im Kapitel 1.4. im Grundlagen-Teil beschrieben, insbesondere die VO (EG) 1370/2007 und das RegG.

Die **europäische Verordnung (EG) 1370/2007 bzw. (EU) 2016/2338** gibt den Rechtsrahmen für die Vereinheitlichung der fairen Wettbewerbsbedingungen im Öffentlichen Verkehr wieder. Dabei regelt die Verordnung die Zulässigkeit des finanziellen Ausgleichs seitens der öffentlichen Hand bei der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen. Es wird zwischen eigenwirtschaftlichem und gemeinwirtschaftlichem Verkehr unterschieden. Zusätzlich organisiert die Verordnung die Vergabe von Dienstleistungsaufträgen im Verkehr.

Im **RegG** wird geregelt, in welcher Höhe das Steueraufkommen des Bundes für den ÖV auf die einzelnen Länder aufzuteilen ist (siehe auch Kapitel 1.4.2). Diese Mittel sollen insbesondere den SPNV finanzieren. Aber auch investive Maßnahmen im schienen- und straßengebundenen ÖPNV-Bereich (z. B. Infrastrukturvorhaben oder Beschaffung von Bussen) sind möglich. Im RegG werden auch die finanziellen Unterstützungen der Länder zum Ausgleich der COVID-Pandemie (§7 RegG), der Umsetzung des 9-Euro-Tickets (§8 RegG) sowie des Deutschland-Tickets (§9 RegG) geregelt.

3.1.1. Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz

Am 14. Juni 2021 wurde das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (**Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz**) und zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften als Umsetzung zur europäischen Richtlinie 2019/1161 im Bundesgesetzblatt (BGBl) veröffentlicht. Mit diesem Gesetz, welches die europäische **Clean Vehicles Directive** (CVD) national umsetzt, werden erstmals verbindliche Mindestziele bei der Beschaffung von Nutzfahrzeugen durch die öffentliche Auftragsvergabe vorgegeben. Das unmittelbare Ziel des Gesetzes ist die Nachfrage für saubere, das heißt emissionsarme und emissionsfreie, Nutzfahrzeuge anzuregen und langfristig die Schadstoffemissionen im Sektor Verkehr zu verringern. Das Gesetz trat zum 02. August 2021 in Kraft und muss seitdem bei jeder Beschaffung von Fahrzeugen im ÖPNV unmittelbar angewendet werden.

Für die Beschaffung der Fahrzeuge sind die Vorgaben in zwei Referenzzeiträume unterteilt. Bei einer Neubeschaffung von Nutzfahrzeugen müssen bis Ende 2025 45 % emissionsarm und -frei angetrieben werden. Davon muss die Hälfte der neubeschafften Busse einen emissionsfreien Antrieb besitzen. Emissionsfreie Busse bezeichnet Fahrzeuge, die weniger als ein Gramm Kohlenstoffdioxid pro Kilometer ausstoßen. Unter diese Kategorie fallen Elektro- und Brennstoffzellenbusse. Emissionsarme Fahrzeuge sind zum Beispiel Erdgasbusse. Der zweite Referenzzeitraum läuft bis Ende 2030. Bis zu diesem Zeitpunkt müssen 65 % der neu beschafften Fahrzeuge emissionsfrei oder -arm sein und mit mindestens zur Hälfte aus emissionsfreien Bussen bestehen.

3.1.2. Personenbeförderungsgesetz

Das **Personenbeförderungsgesetz** gibt vor, dass der AT (hier der Landkreis Saarlouis) eine ausreichende, den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sicherstellt. Dazu sind die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes sowie dessen Umweltqualität und Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistung zu definieren (vgl. §8 Abs. 3 PBefG). Bei der Umsetzung der Anforderungen sind zudem folgende Punkte zu beachten:

- ▶ Die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen sollten mit dem Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit bis zum 01. Januar 2022 berücksichtigt werden. Da das Ziel zum genannten Zeitpunkt nicht vollständig erreicht wurde, ist mangels einer neuen gesetzlichen Regelung eine Entfristung eingetreten, die Verpflichtung besteht aber weiterhin.
- ▶ Die jeweils zuständigen Baulastträger (i. d. R. Städte und Gemeinden) sind für den Fortgang des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen auf ihrem Gebiet verantwortlich und sollen diese im Rahmen der gegebenen finanziellen und organisatorischen Möglichkeiten zügig weiter umsetzen.
- ▶ Die Beteiligung der vorhandenen VU bei der Aufstellung des NVP ist zu gewährleisten und
- ▶ die Anhörung der Behindertenbeauftragten oder der Behindertenbeiräte, der Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände sowie die angemessene und diskriminierungsfreie Berücksichtigung ihrer Interessen sind sicherzustellen.

Die Anforderungen des PBefG zur Barrierefreiheit haben grundsätzliche Bedeutung für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Saarlouis.

3.1.3. Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr

Das **Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr** im Saarland (ÖPNVG) beinhaltet die Rahmenbedingungen für die Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs auf Schienen und Straßen im Saarland.

§ 11 ÖPNVG formuliert die Anforderungen des Gesetzes an die Erstellung eines Nahverkehrsplanes im Saarland. Im Absatz 2 werden hierzu 12 konkrete Vorgaben ausgesprochen:

- ▶ Die Vorgaben aus dem Verkehrsentwicklungsplan des Landes und
- ▶ die Ziele der Raumordnung und Landesplanung, des Umweltschutzes und des Städtebaus sind zu beachten.
- ▶ Siedlungsstrukturelle und demografische Entwicklungen und die sich daraus ergebenden Potentiale für den ÖPNV einschließlich möglicher flexibler Bedienformen und Bürgerbusangebote sind zu berücksichtigen.
- ▶ Für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen ist im ÖPNV die Gewährleistung einer uneingeschränkten Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu gewährleisten.
- ▶ Eine Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs, einschließlich der Verkehrsinfrastruktur und dessen Bewertung, ist zu erarbeiten.
- ▶ Das Strecken- und Liniennetz sowie Vorgaben zur integrierten Steuerung der Verkehrsentwicklung, insbesondere zu Bedienungs- und Verbindungsstandards sowie zur Beförderungs- und Erschließungsqualität, sind darzustellen.
- ▶ Anforderungen an Fahrzeuge und die sonstige Infrastruktur sind festzulegen.
- ▶ Die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sind zu beachten.
- ▶ Die Schnittstellen zum regionalen Verkehr und zu anderen Verkehrsträgern sind darzustellen.
- ▶ Die Hierarchie des Liniennetzes (außerhalb des Lokalverkehrs) ist zu verdeutlichen.
- ▶ Kriterien und Mindestanforderungen an die Informations- und Kommunikationstechnologie (Echtzeitinformation und Anschlussmanagement) und
- ▶ grenzüberschreitende Verbindungen mit angrenzenden Gebietskörperschaften in Deutschland, Frankreich und Luxemburg sind zu definieren.

Aus den gesetzlichen Vorgaben sind die grundlegenden Ziele und Leitlinien für die Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Saarlouis abzuleiten.

3.1.4. Grundsätzliche Festlegungen und Ziele

Nachfolgend werden die Grundsätze zur Rolle, Ausgestaltung und Planung des ÖPNV im Landkreis Saarlouis in Anlehnung an den § 3 des ÖPNVG aufgeführt (siehe Tabelle 24):

Tabelle 24: Festlegungen zur Gestaltung des ÖPNV in Anlehnung an § 3 ÖPNVG Saarland (Ziele)

Bereich	Ziele
<p style="text-align: center;">ÖPNV und Daseinsvorsorge</p>	<p>„Der öffentliche Personennahverkehr ist Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Er soll der umweltverträglichen Siedlungs- und Raumentwicklung sowie der Herstellung und Sicherung möglichst gleichwertiger Lebensbedingungen dienen und als Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Die Sicherung eines ausreichenden Angebots im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.“ § 3 Abs. 1 ÖPNVG Saarland</p>
<p>→ Jedem soll im Landkreis Saarlouis ein Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr ermöglicht werden.</p>	
<p style="text-align: center;">Länderübergreifende Abstimmung</p>	<p>„Das Saarland ist die historisch gewachsene Brücke zwischen Deutschland und Frankreich. Die in den letzten Jahrzehnten ausgebaute Frankreichkompetenz ist eine große Chance für die Zukunft und die Eigenständigkeit des Saarlandes. Die unternehmerischen Verflechtungen saarländischer Betriebe durch Zweig- und Nebenstellen in der Nachbarregion und umgekehrt erfordern eine enge Verzahnung der Arbeitsmärkte und der beruflichen Ausbildung. Ebenso erfordert der grenzüberschreitende Einkaufs- und Freizeitverkehr ein leistungsstarkes öffentliches Verkehrsangebot. Entsprechend der Frankreichstrategie der Regierung des Saarlandes sind daher zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität und der wirtschaftlichen Dynamik in der Region leistungsstarke Nahverkehrsverbindungen im öffentlichen Personenverkehr auf Straße und Schiene erforderlich. Daher gilt es, den öffentlichen Personennahverkehr zwischen beiden Ländern in Abstimmung mit den zuständigen Behörden in Frankreich auszubauen und zu stabilisieren.“ § 3 Abs. 2 ÖPNVG Saarland</p>
<p>→ Das grenzüberschreitende Angebot zwischen dem Landkreis Saarlouis und dem französischen Département Moselle ist weiter auszubauen und zu stabilisieren.</p>	
<p style="text-align: center;">Verknüpfung mit dem SPNV</p>	<p>„Der Schiienenpersonennahverkehr soll als Grundangebot des öffentlichen Personennahverkehrs ausgestaltet und so mit dem Straßenpersonennahverkehr verknüpft werden, dass durchgehende, weitest möglich einem Integralen Taktfahrplan entsprechende Verkehrsangebote gewährleistet werden. Parallelverkehr durch straßengebundene Nahverkehrsangebote soll weitestgehend vermieden werden.“ § 3 Abs. 3 ÖPNVG Saarland</p>
<p>→ Das Angebot des Straßenpersonennahverkehrs ist auf das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs am Hbf. Saarlouis sowie den weiteren Bahnhöfen abzustimmen. Zudem sind definierte Verknüpfungspunkte zu berücksichtigen.</p>	
	<p>„Eine regelmäßige und zuverlässige Bedienung, möglichst kurze Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit,</p>

<p>Anforderungen an den ÖPNV</p>	<p>Pünktlichkeit, Sicherheit, kundenfreundliches Verhalten, Sauberkeit und aktuelle Fahrgastinformationen, ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem sowie ausreichende Kapazitäten sind als wichtigste Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs anzustreben. Technische Lösungen zur Steigerung der Nutzerfreundlichkeit des Systems und zur Senkung bestehender Zugangshemmnisse sollen weiterentwickelt und eingesetzt werden.“ § 3 Abs. 4 ÖPNVG Saarland</p>
<p>→ I. V. m. dem § 3 Abs. 1 als Alternative zum motorisierten Individualverkehr ist der öffentliche Personennahverkehr im Landkreis Saarlouis stark und qualitativ hochwertig aufzustellen.</p>	
<p>Verknüpfung mit der Raumordnung/ Stadtplanung</p>	<p>„Bei Planungen ist auf eine angemessene Anbindung der Wohngebiete an Arbeitsstätten, Versorgungs- und Dienstleistungszentren, soziale und kulturelle Einrichtungen sowie Erholungsgebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln hinzuwirken. Die VU sind frühzeitig in die Planungen einzubeziehen.“ § 3 Abs. 5 ÖPNVG Saarland</p>
<p>→ I. V. m. dem § 3 Abs. 1 Daseinsvorsorge ist sicherzustellen, dass die verschiedenen Ziele innerhalb und auch außerhalb (ggf. durch Fahrtverknüpfungen) des Landkreises Saarlouis mit dem öffentlichen Personennahverkehr erreichbar sind.</p>	
<p>Vorrang des ÖPNV</p>	<p>„Dem öffentlichen Personennahverkehr soll bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden, soweit dies zur Ordnung der nahverkehrlichen Verbindungen erforderlich ist, dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt.“ § 3 Abs. 6 ÖPNVG Saarland</p>
<p>→ Im Landkreis Saarlouis sind in Anlehnung an die Absätze 1 (gleichwertige Lebensverhältnisse und Daseinsvorsorge), 3 (Wegekettensystem und ITF) und 5 (Erreichbarkeit der Ziele) Infrastruktur- und Finanzierungsmaßnahmen entsprechend zu bewerten.</p>	
<p>Übergang zum ÖPNV</p>	<p>„Um die Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu fördern, soll - sofern ein verkehrlicher Bedarf besteht - der möglichst frühzeitige Übergang vom Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr durch entsprechende Infrastrukturmaßnahmen unterstützt werden.“ § 3 Abs. 7 ÖPNVG Saarland</p>
<p>→ Im Landkreis Saarlouis soll der Übergang vom Individualverkehr auf den ÖPNV erleichtert werden. Hierfür sind auch i. V. m. dem Absatz 3 des ÖPNVG P+R-Anlagen an Haltepunkten sowie an ausgewählten Verknüpfungspunkten umzusetzen.</p>	
<p>Umwandlung freigestellter Verkehr</p>	<p>„Sonderformen des Linienverkehrs sollen grundsätzlich in den öffentlichen Personennahverkehr überführt werden. Der freigestellte Schüler- und Kindergartenverkehr soll in den öffentlichen Linienverkehr nach § 42 des PBefG</p>

	integriert werden, es sei denn, dass die Beförderung mit Schulbussen wirtschaftlicher oder sachgerechter ist. Dies gilt sinngemäß auch für die Beförderung von Berufstätigen.“ § 3 Abs. 8 ÖPNVG Saarland
<ul style="list-style-type: none"> ➔ Im Landkreis Saarlouis verkehren neben den konventionellen Linienfahrten zusätzliche Fahrten, die auf den Schülerverkehr und die entsprechenden Schulzeiten ausgerichtet sind. Diese Fahrten sind für alle Fahrgäste zugänglich und fallen somit unter den § 42 des PBefG. ➔ Eine Integration der wenigen verbleibenden Fahrten im freigestellten Grundschul- und Kindergartenverkehr in den regulären ÖPNV ist aufgrund der besonderen Bedürfnisse und Betreuung der Zielgruppe eventuell nicht sachgerecht. 	

Daneben werden im § 4 ÖPNVG Saarland noch weitere allgemeine Anforderungen an die Ausgestaltung des ÖPNV im Saarland sowie damit einhergehend im Landkreis Saarlouis definiert.

Tabelle 25: Festlegungen zur Gestaltung des ÖPNV in Anlehnung an § 4 ÖPNVG Saarland (Allgemeine Anforderungen)

Bereich	Allgemeine Anforderungen
Integration von Haustarifen in den saarVV	„Der öffentliche Personennahverkehr ist im Rahmen eines Verkehrsverbundes zu erbringen. Dabei soll ein gemeinsamer Verbundtarif der Betreiber als Höchstattarif Anwendung finden. ... Bestehende Haustarife, die ausschließlich räumlich begrenzt innerhalb des Saarlandes gelten, sollen innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieses Gesetzes in den Verbundtarif integriert werden.“ § 4 Abs. 1 ÖPNVG Saarland
<ul style="list-style-type: none"> ➔ Mit der Gründung der Saarländischen Nahverkehrs-Service GmbH (SNS) und damit des Saarländischen Verkehrsverbundes (saarVV) ist in diesem Bereich ein großer Schritt getan. ➔ Innerhalb des Landkreises Saarlouis sind noch Haustarife (z. B. „Marktbus Lebach“ oder AST-Zuschlag) vorhanden. Diese sollen aufgrund ihrer hohen Attraktivität für die Zielgruppe zunächst beibehalten werden. Daneben wird für die Nachtbuslinien ein saarlandweiter einheitlicher Tarif angeboten. 	
Marktzugang und Angebotsvielfalt für die VU	Im Interesse eines funktionierenden Wettbewerbs ist die Verkehrsleistung im straßengebundenen ÖPNV auf Linienbündel und Lose aufzuteilen. (Vgl. § 4 Abs. 2 ÖPNVG Saarland)
<ul style="list-style-type: none"> ➔ Die Verkehrsleistung in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Saarlouis ist auf zwei Linienbündel aufgeteilt. Dieser mittelstandsfreundliche Zuschnitt soll beibehalten werden. 	
Einsatz von alternativen Angebotsformen	Die Möglichkeit alternativer Bedienungsformen soll bei geringer Nachfrage Berücksichtigung finden, wenn hierdurch der öffentliche Personennahverkehr wirtschaftlich und bedarfsgerecht gesichert werden kann. (Vgl. § 4 Abs. 3 ÖPNVG Saarland)
<ul style="list-style-type: none"> ➔ Im Landkreis Saarlouis werden einige Angebote nach Voranmeldung erbracht. Neben dem fahrplangebundenen Liniensystem verfolgt der Landkreis Saarlouis das Ziel, die Netzstruktur künftig um flexible, in den ÖPNV integrierte Linienbedarfsverkehre ge- 	

mäß § 44 PBefG zu ergänzen. Dazu soll für den Landkreis Saarlouis eine „Mobilitätsstrategie On Demand“ entwickelt und sukzessive in geeigneten Bedienungsräumen umgesetzt werden. Ein erstes Teilprojekt ist 2022 bereits angelaufen (Stadt Lebach).

Neuinvestitionen (Fahrzeug, bauliche Anlagen und Fahrgastinformationssysteme) Stand der Technik entsprechen	Die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationssysteme sollen bei Neuinvestitionen dem Stand der Technik und den Belangen des Umweltschutzes sowie den Anforderungen an Sicherheit und Barrierefreiheit entsprechen; im Übrigen sind die anerkannten Regeln der Technik zu verwenden. ... (Vgl. § 4 Abs. 4 ÖPNVG Saarland)
--	--

→ Bei Neuinvestitionen werden die vorgegebenen Anforderungen im Landkreis Saarlouis eingehalten.

Übermittlung von Soll- und Echtzeitfahrplaninformationen	„Die Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs sollen den Aufgabenträgern Soll- und Echtzeitfahrplaninformationen nach den anerkannten Regeln der Technik zum Zwecke der zeitgemäßen Fahrgastinformation, des Anschlussmanagements und zur Unterstützung der Verkehrsplanung zur Verfügung stellen.“ § 4 Abs. 5 ÖPNVG Saarland
---	---

→ Das VU im Landkreis Saarlouis beliefert die landesweite Datendrehscheibe beim ZPS mit den geforderten Daten. Diese stellt wiederum die aufbereiteten Daten den Fahrgästen zur zeitgemäßen Information zur Verfügung.

Länderübergreifende Abstimmung	„Der Landesgrenzen überschreitende öffentliche Personennahverkehr ist mit dem ÖPNV (der Nachbarländer) ... abzustimmen und bedarfsgerecht gemäß den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit weiterzuentwickeln.“ § 4 Abs. 6 ÖPNVG Saarland
---------------------------------------	---

→ Der Landkreis Saarlouis weist länderübergreifende Angebote (Richtung Luxemburg und Frankreich) auf. Die Einflussnahme auf diese Verkehre ist begrenzt, aber es bestehen Kooperationen mit den benachbarten AT, z. B. im Département Moselle.

Zum Einsatz alternativer Angebotsformen läuft seit 2022 ein Modellvorhaben in der Stadt Lebach zur möglichen Umsetzung von flexiblen Bedienformen in den Strukturen des bestehenden ÖPNV. Es wird geprüft, wie sogenannte On-Demand-Verkehre zeitlich und räumlich das bestehende ÖPNV-Angebot ergänzen, verdichten oder ersetzen können. Diese neue Mobilitätsstrategie soll die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs im Projektgebiet steigern. Das Modellvorhaben ist derzeit in der Entwicklung, daher gibt es noch keine Informationen über Realisierungsmöglichkeiten.

3.2. Aussagen relevanter Planungsinstrumente

Neben den gesetzlichen Zielvorgaben sind ebenfalls die Vorgaben aus den übergeordneten Planungsinstrumenten zu berücksichtigen. Hierbei sollen die ÖPNV-relevanten Zielsetzungen aus der Landes- und Regionalplanung Beachtung finden.

3.2.1. Landesentwicklungsplan Siedlung

Im **Landesentwicklungsplan Siedlung** (LEP) des Saarlandes sind folgende ÖPNV-relevante Grundsätze enthalten, die sich an die Vorgaben der zentralen Orte sowie der Siedlungsachsen im Saarland orientieren. Der Grundsatz G 5 gibt an:

„Zur Funktionsstärkung der zentralen Orte soll ihre Anbindung an ein leistungsfähiges ÖPNV-System gesichert werden. Die Linienführung sowie die Vertaktung des ÖPNV soll so optimiert werden, dass die **zentralen Orte von jedem Ort ihres Verflechtungsbereiches in zumutbarem Zeitaufwand zu erreichen sind**. Die Mittelzentren sollen mittels eines leistungsfähigen ÖPNV-Netzes an das Oberzentrum angebunden werden.“

Die Verflechtungs- bzw. Einzugsbereiche der Zentren sind in Anlage A1 "Zentralörtliche Gliederung" des LEP dargestellt. Zu den Verflechtungsbereichen gehören:

- ▶ Lebach: Eppelborn, Lebach, Schmelz
- ▶ Dillingen: Beckingen, Dillingen, Nalbach, Rehlingen-Siersburg
- ▶ Saarlouis: Bous, Ensdorf, Saarlouis, Saarwellingen, Schwalbach, Überherrn, Wallerfangen

Die Gemeinde Wadgassen wird dem Verflechtungsbereich des Mittelzentrums Völklingen zugeordnet.

Zudem definiert der LEP die Mittelzentren als ÖPNV-Schnittstellen. Im Landkreis Saarlouis erfüllen die Kreisstadt Saarlouis, Dillingen und Lebach diese zentralörtliche Funktion. Im Kreisumfeld sind auch Merzig, Wadern, St. Wendel, Neunkirchen und Völklingen als Mittelzentren definiert. Die Gemeindehauptorte haben die Funktion von Grundzentren und sollen an "leistungsfähigen Haltepunkten des ÖPNV" liegen.¹⁸

Daneben sind weitere Grundsätze auf die Vorgaben der Siedlungsachsen ausgerichtet:

„Die dort vorhandenen Wohn- und Arbeitsstätten, zentrale Einrichtungen der Daseinsvorsorge, öffentliche und private Dienstleistungen sowie sonstige Infrastruktureinrichtungen sollen an die aktuellen Rahmenbedingungen angepasst und – soweit möglich – in ihrem Bestand dauerhaft gesichert werden. Eine **Anbindung dieser Einrichtungen an das Nahverkehrssystem** sowie eine Erreichbarkeit dieser Einrichtungen untereinander in kurzer Fußwegedistanz soll angestrebt werden.“

„Die zentralen Orte sollen durch ein **leistungsfähiges Nahschnellverkehrssystem im Taktverkehr** erschlossen sein bzw. werden. Hierbei soll dem schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr Vorrang vor dem nichtschienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr eingeräumt werden.“

3.2.2. Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland

Der **Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland** (VEP ÖPNV) beinhaltet strategisch-konzeptionelle Leitbilder und Ziele für den gesamten ÖPNV im Saarland mit Aussagen über den SPNV sowie das landesweite Busliniennetz.¹⁹ Damit bezieht sich der VEP ÖPNV vor allem auf das vom Land verantwortete Nahverkehrsangebot. Er zeigt saarlandweite Strategien in allen überregionalen Handlungsfeldern des ÖPNV auf und legt landesweite Standards fest, die auch auf der regionalen und lokalen Ebene von den AT des ÖPNV erfüllt

¹⁸ Vgl. Landesentwicklungsplan Teilabschnitt „Siedlung“ 2006, Seite 16f.

¹⁹ Vgl. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (Hrsg.): VEP ÖPNV 2021 Saarland, S. 14.

werden sollen. Es handelt sich grundsätzlich um mittel- und langfristige Strategien zur Weiterentwicklung des ÖPNV.

Zentrale Handlungsfelder sind:

- ▶ Landesnetz Bus und Bahn (Einführung einer S-Bahn Saarland mit schnellen und regelmäßigen Verbindungen, Reaktivierung und Neubau von Schienenstrecken und Einführung Produktkategorien PlusBus und ExpressBus)
- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Klima und Umwelt
- ▶ Stationen und Haltestellen
- ▶ Sicherheit
- ▶ Tarif und Vertrieb
- ▶ Digitalisierung
- ▶ Vernetzte Mobilität
- ▶ Tourismus
- ▶ Marketing und Kommunikation

Die Handlungsfelder dienen als Arbeitsgrundlage für definierte Oberziele wie:

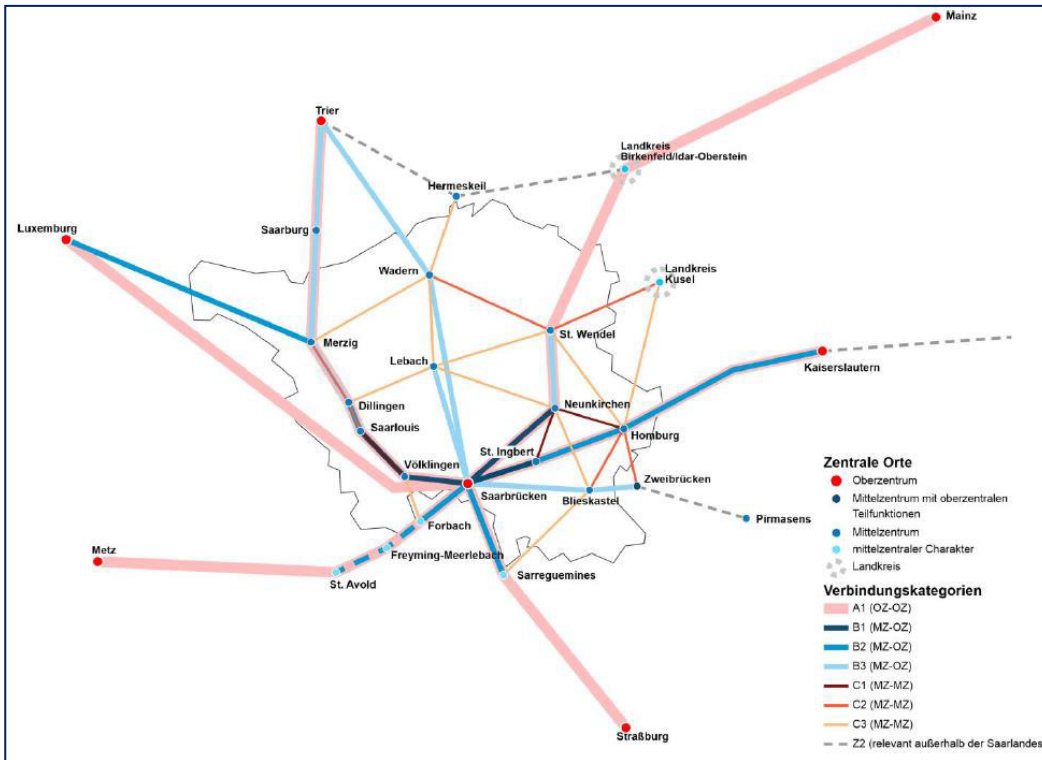
- ▶ Gleichberechtigte Teilhabe für alle
- ▶ Vereinfachter Zugang zu Bus und Bahn, v.a. für Neukunden
- ▶ Bessere Erreichbarkeit der ÖPNV-Angebote
- ▶ Engere Verknüpfung von Verkehrsmitteln
- ▶ Verbessertes Sicherheitsgefühl.

Der Teil B des VEP ÖPNV geht auf die Vorgaben und Standards für den ÖPNV ein. Hierbei wird die landesweit integrierte und abgestimmte Netz- und Angebotsgestaltung formuliert, die auch die lokalen Nahverkehrsangebote beinhaltet.²⁰

Die Abbildung 23 zeigt, welche Verbindung im Landesnetz Saarland welcher Verbindungskategorie zuzuordnen ist. Die dargestellten Achsen bilden nicht zwingend den Linienverlauf des ÖPNV-Angebotes ab, sondern auch werden vom Individualverkehr (IV) abgedeckt.

²⁰ Vgl. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (Hrsg.): VEP ÖPNV 2021 Saarland, S. 59.

Abbildung 23: Verbindungen im Landesnetz Saarland nach VEP ÖPNV 2021



Quelle: Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (Hrsg.): Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV (VEP ÖPNV) Saarland, 2021.

Das Kreisgebiet durchqueren zwei Verkehrsachsen der Verbindungskategorie A1 (Oberzentrum – Oberzentrum). Es sind die Verbindungen Saarbrücken – Trier durch das Saartal und die Verbindung Saarbrücken – Luxemburg über die Bundesautobahn A 620 / A 8. Im Landkreis Saarlouis fangen die Verbindungskategorien mit der Kategorie B (Verbindungen zwischen Mittelzentrum – Oberzentrum) an. Dabei werden folgende Verbindungen den Verbindungskategorien wie im VEP ÖPNV definiert zugeordnet:

Tabelle 26: Verbindungen nach Verbindungskategorie im Landkreis Saarlouis

B: Mittelzentrum – Oberzentrum		Verkehrsmittel	Umstieg?
B1	Saarbrücken – Saarlouis	Bahn (RE, RB)	Nein
	Saarbrücken – Dillingen		
B3	Saarbrücken – Lebach	Bahn (RB), Stadtbahn	Nein
C: Mittelzentrum – Mittelzentrum			
C1	Merzig – Dillingen	Bahn (RE, RB)	Nein
	Merzig – Saarlouis		
C3	Dillingen – Völklingen	Bahn (RE, RB)	Nein
	Wadern – Lebach	Bus	Nein
	Dillingen – Lebach	Bus	Nein
	Völklingen – Lebach	Bus & Stadtbahn	Ja
	Merzig – Lebach	Bahn & Bus	Ja
	Wadern – Dillingen	Bahn & Bus	Ja
C ²¹	Wadern – Saarlouis	Bus & Bus	Teilweise
	Neunkirchen – Dillingen	Bahn (RE, RB)	Ja

²¹ Die Kategorie „c“ weist bei der Gesamtverkehrsnachfrage unter 1.000 Wegen pro Werktag auf und erhält damit keine Anforderungen im Landesnetz.

	Neunkirchen – Lebach	Bahn & Stadtbahn	Ja
	Neunkirchen – Saarlouis	Bahn (RE, RB)	Ja
	Dillingen – Blieskastel	Bahn (RE, RB)	Ja
	Dillingen – Homburg	Bahn (RE, RB)	Nein
	Dillingen – St. Ingbert	Bahn (RE, RB)	Nein
	Dillingen – St. Wendel	Bahn (RE, RB)	Ja
	Lebach – Blieskastel	Bahn (RB)	Ja
	Lebach – Homburg	Bahn (RE, RB)	Ja
	Lebach – St. Ingbert	Bahn (RE, RB)	Ja
	Lebach – St. Wendel	Bus	Nein
	Saarlouis – Blieskastel	Bahn (RE, RB)	Ja
	Saarlouis – Homburg	Bahn (RE, RB)	Nein
	Saarlouis – St. Ingbert	Bahn (RE, RB)	Nein
	Saarlouis – St. Wendel	Bahn (RE, RB)	Ja

Quelle: Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (Hrsg.) (Auszug Anhang A14): Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV (VEP ÖPNV) Saarland, 2021.

Den einzelnen Verbindungskategorien werden Anforderungen an die Verbindungsqualität, z. B. Fahrtenhäufigkeit und Bedienzeitraum zugewiesen. Im Folgenden wird nur auf die Anforderungen der Verbindungskategorien eingegangen, die im Landkreis Saarlouis vorzufinden sind.

Tabelle 27: Anforderungen an die ÖPNV-Qualität nach Verbindungskategorien (Auszug VEP ÖPNV Kap. 6.2)

Kategorie	Fahrtenhäufigkeit	Bedienungszeitraum	Max. Umstiege	Reisezeitverhältnis MIV/ÖPNV
Verbindungen Mittelzentrum - Oberzentrum				
B1	3 Fahrten pro Stunde [davon mind. 2 Fahrten im 30'-Takt (6-22 Uhr) 60'-Takt alle anderen Zeiten]	Mo-DO: 05:00-23:00 Uhr Fr: 05:00-02:00 Uhr Sa: 06:00-02:00 Uhr So: 08:00-22:00 Uhr	Direktverbindungen [Ausnahme: durch max. 1 Umstieg Bus/SPNV wird Reisezeit verkürzt]	1,5
B3	60'-Takt [nachfragegerechte Verdichtung während Hauptverkehrszeiten 120'-Takt an Sonntagen]	Mo-Fr: 05:00-23:00 Uhr Sa: 06:00-23:00 Uhr So: 08:00-22:00 Uhr	Max. 1 Umstieg	1,5
Verbindung Mittelzentrum – Mittelzentrum				
C1	30'-Takt [Außer Tagesrandlagen, 120'-Takt an Sonntagen]	Mo-Fr: 05:00-23:00 Uhr Sa: 06:00-22:00 Uhr So: 08:00-22:00 Uhr	Direktverbindungen [Ausnahme: durch max. 1 Umstieg Bus/SPNV wird Reisezeit verkürzt]	1,5
C3	60'-Takt [120'-Takt an Sonntagen]	Mo-Fr: 05:00-23:00 Uhr Sa: 06:00-22:00 Uhr So: 08:00-22:00 Uhr	Max. 1 Umstieg	1,5

Diese Anforderungen sind zum Teil bereits mit dem zurzeit gültigen Nahverkehrsplan des Landkreises Saarlouis (Stand 2018) eingehalten. Im Bereich des Bedienzeitraums sind die

Anforderungen weiter gefasst und sollen auch zukünftig für den Landkreis Saarlouis Beachtung finden (vgl. Kapitel 3.4.3.).

Auf der lokalen Ebene, also Verbindungen, die nicht zum Landesnetz zugeordnet werden und deren Zuständigkeit bei den kommunalen AT liegen, definiert der VEP ÖPNV weitere Vorgaben. Die **Versorgungsfunktion** soll mit einem ausreichenden ÖPNV-Angebot **sicher-gestellt** werden. „Hierbei sind insbesondere die Grundzentren, auch außerhalb der Schulzeiten, regelmäßig an das per Landesentwicklungsplanung zugeordnete Mittelzentrum anzubinden. Anzustreben ist auf diesen Relationen mindestens eine Verbindung pro Stunde. Weiterhin sollten Ortsteile ohne zentralörtliche Versorgungsfunktionen an Werktagen möglichst eine regelmäßige Anbindung an einen Ortsteil mit Versorgungsbereichen aufweisen. Ausnahmen von diesen Vorgaben sind zu begründen.“²²

Für eine integrierte Netzgestaltung zwischen Landesnetz und dem kommunalen Angebot ist auf das **gleiche Taktmuster** (15'/30'/60'/120') zurückzugreifen. Des Weiteren sollen die An- und Abfahrtzeiten des lokalen Verkehrs an den **Verknüpfungspunkten zum Landesnetz zeitlich abgestimmt** und die Wege untereinander räumlich naheliegend, attraktiv sowie möglichst barrierefrei ausgestaltet werden. Daneben sind auch die kommunalen Angebote in einen **Integralen Taktfahrplan** (ITF) zu integrieren.

Im ÖPNV soll die Reisekette von Haustür zu Haustür barrierefrei sein. Hierzu sollen alle Fahrzeuge sowie Haltestellen und Stationen **barrierefrei ausgestaltet** sein.

Des Weiteren soll eine enge **Verzahnung zwischen Flächenentwicklung und dem ÖPNV-Netz** stattfinden. Damit ist gemeint, dass neue Flächen dort auszuweisen sind, wo bereits ein ÖPNV-Angebot vorhanden ist. Ist dies nicht der Fall so soll frühzeitig eine ÖPNV-Anbindung und -Erschließung geplant werden.

Die **sozialen Standards**, die für das Landesnetz im VEP ÖPNV definiert wurden, sind auch auf der kommunalen Ebene anzuwenden. Insbesondere sind die Regelungen der Tarif-treue sowie der Personalübernahme einzuhalten. Diese finden sich auch im Kapitel 3.4.3. wieder.

3.2.3. Tourismuskonzeption Saarland 2025

Im Rahmen der Tourismuskonzeption Saarland 2025 wird der Ausbau der Infrastruktur zum Natur- und Aktivtourismus als Handlungsfeld hervorgehoben. Hierzu wird die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätskonzepte zur besseren Erreichbarkeit und Vor-Ort-Mobilität in den Naturräumen mittels ÖPNV und anderen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln gefordert.²³ Dabei sollen die Anfangs- und Endpunkte von Aktivtouren (Wander- und Rad-tourismus) mit dem ÖPNV besser erreicht werden. Zudem soll das Angebot eine gäste-freundliche Fahrplan- und Taktgestaltung vorweisen. Die Fahrzeuge sollen eine Fahrrad-mitnahme ermöglichen.²⁴

²² Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (Hrsg.): VEP ÖPNV 2021 Saarland, S. 68.

²³ Vgl. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (Hrsg.): Tourismuskonzeption Saarland 2025, S. 58.

²⁴ Vgl. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (Hrsg.): Tourismuskonzeption Saarland 2025, S. 61.

3.2.4. Integriertes Klimaschutzkonzept des Landkreises Saarlouis

Mit dem integrierten Klimaschutzkonzept des Landkreises Saarlouis wird das Ziel verfolgt, Projekte, die die Reduzierung von Treibhausgasemissionen und/oder den Anteil an Erneuerbaren Energien im Landkreis erhöhen, über ein Gesamtkonzept und ein Akteursnetzwerk einfacher umsetzen zu können.

3.2.5. Integriertes Gemeindeentwicklungskonzept

Das Saarland hat seine Kommunen aufgefordert, integrierte Gemeindeentwicklungskonzepte (GEKO) in ihrem Geltungsbereich ausarbeiten zu lassen. Hierzu gibt es einen Leitfaden, der verschiedene Schwerpunkte vorgibt. Der ÖPNV ist Teil im Themenbereich „Technische Infrastruktur, Verkehr und Umwelt“.

Für acht Gemeinden des Landkreises Saarlouis liegt ein solches Entwicklungskonzept vor. Lediglich das Konzept der Gemeinde Wadgassen ist nicht älter als 5 Jahre. Daher ist die Anwendbarkeit der anderen, teils fast 15 Jahre alten Konzepte vor dem Hintergrund geänderter Rahmenbedingungen nur eingeschränkt gegeben. Insbesondere im ländlichen Raum sowie den komplexen, suburbanen Siedlungen des Landkreises Saarlouis werden flexible Bedienungsformen als mögliche Verbesserung des ÖPNV erwähnt. Konkrete Planungsansätze werden nur vereinzelt gegeben. Im Folgenden erfolgt eine Prüfung dieser Konzepte auf Aussagen zum ÖPNV.

Bous

Das aus dem Jahr 2010 stammende Konzept, nimmt lediglich eine Bestandsanalyse des ÖPNV im damaligen Fahrplanstand vor. Für den NVP relevante Aussagen werden nicht getroffen.

Dillingen

Ein Konzept liegt für die Stadt Dillingen aus dem Jahr 2012 vor (Datenstand 2010). Neben einer inzwischen nicht mehr aktuellen Bestandsanalyse wird im Hinblick auf die Zielgruppe Senioren von der Einführung „neuer Mobilitätskonzepte (z. B. Sammeltaxis)“ gesprochen. Ohne konkrete Beispiele werden auch die mangelnde Vernetzung von Buslinien und zum SPNV sowie das Fehlen von dynamischer Fahrgastinformation an Haltestellen als Defizit ausgemacht.

Ensdorf

Die Gemeinde Ensdorf hat 2012 ein GEKO vorgelegt, welches 2014 überarbeitet wurde. Der ÖPNV der Gemeinde wird als gut bewertet. Handlungsbedarf wird bei der Ausstattung der Bushaltestellen und dem Zustand sowie der lokalen Erreichbarkeit des Bahnhaltepunktes gesehen. Eine Verlegung desselben Richtung Marktplatz wird befürwortet.

Lebach

Aus dem Jahr 2011 liegt ein teilräumliches Entwicklungskonzept für das Lebacher Zentrum vor. Nach Erstellung dieses Konzeptes haben sich die Rahmenbedingungen durch Eröffnung der Stadtbahnstrecke bis Lebach, neue Fahrplanangebote und den Ausbau der Barrierefreiheit im ÖPNV deutlich verändert. Als Handlungsbedarf werden im Konzept lediglich der weitere barrierefreie Ausbau der Infrastruktur und der Fahrzeuge angesprochen sowie die schlechte ÖPNV-Erreichbarkeit des Rathauses (fußläufige Erreichbarkeit von den Haltestellen Bahnhof und Theelbrücke in 5-8 Minuten).

Nalbach

Das GEKO der Gemeinde Nalbach stammt aus dem Jahr 2013. Als Handlungsansätze werden eine verbesserungsfähige Anbindung des Ortsteils Piesbach, die erweiterte Ausstattung von Haltestellen z. B. mit Wartehallen, Barrierefreiheit von Haltestellen und Fahrzeugen sowie die Einführung eines Bürgerbusses erwähnt. Hinzu kommt der Vorschlag einer Nachtbus-Shuttle-Verbindung mit Saarlouis.

Schwalbach

Das aus dem Jahr 2013 stammende GEKO nennt einige konkrete Verbesserungsvorschläge bzgl. des ÖPNV-Angebotes:

- ▶ Prüfung der Einführung eines Bürgerbusses
- ▶ Verbesserung der ÖPNV-Anbindung in Richtung der Nachbargemeinde Püttlingen
- ▶ Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Ortsteil Elm (wurde durch Angebotserweiterungen der Linie 425 teilweise umgesetzt)
- ▶ Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes Neyschacht / Otschacht

Überherrn

Das im Jahr 2010 erstellte GEKO der Gemeinde Überherrn behandelt im Teil B auch den ÖPNV. Als Mängel werden identifiziert:

- ▶ Nicht existierende Direktverbindung zwischen dem Ortsteil Felsberg und den restlichen Gemeindeteilen (Bewertung der kommunalen Anbindung Felsbergs als schlecht, alle anderen Ortsteile als gut).
- ▶ Zu hohe Preise vor allem auf Kurzstrecken (wurde durch Erweiterung des saarVV-Tarifs gelöst).
- ▶ Keine ausreichende Anbindung der Gewerbegebiete Langwies und Häsfeld.

Wadgassen

Das GEKO der Gemeinde Wadgassen ist aus 2019 und damit vergleichsweise aktuell. Pauschal wird eine allgemeine Stärkung des ÖPNV gefordert, um Probleme wie Aufwertung der Einzelhandelsinfrastruktur und Lärmbelastung zu lösen. Konkrete Ansätze werden nicht genannt. Es wird zudem die Bedeutung „flexibler Angebote“ wie ALT / AST oder Hol- und Bringdienste hervorgehoben sowie der barrierefreie Ausbau der Haltestellen. Außer dem Feststellen einer fehlenden Direktverbindung nach Creutzwald in Frankreich, sind dem Konzept keine planerischen Ansätze zu entnehmen.

Wallerfangen

Diese Gemeinde hat 2015 ihr GEKO erstellen lassen und erwähnt den ÖPNV an mehreren Stellen. Da die Gemeinde bis auf den Hauptort Wallerfangen selber nur aus kleinen, ländlichen Gemeinden im Saargau besteht, wird die dortige Anbindung nur teilweise als ausreichend bewertet. Eine Anbindung außerhalb der Hauptverkehrszeiten sowie eine Anbindung in die Zentren des nahe gelegenen Frankreich (Bouzonville, Metz) werden gegenüber dem Auto als unattraktiv bewertet. Konkret werden die Einführung flexibler Mobilitätsformen im ÖPNV, eines Bürgerbusses sowie einer Buslinie Saarlouis – Wallerfangen – Bouzonville als mögliche Handlungsempfehlungen dargestellt. Durch die Einführung der Linie 423 als Rufbus im Jahr 2016 sowie 2022 die Einführung eines Bürgerbusses wurden zwei dieser Punkte bereits umgesetzt.

3.3. Netz- und Angebotsstruktur des ÖPNV

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

3.3.1. Hierarchische Netzgliederung

Das Gesamtnetz im Landkreis Saarlouis kann gemäß den Aufgaben der einzelnen Linien in eine hierarchische Netzstruktur unterteilt werden. Bei dieser hierarchischen Netzgliederung werden den einzelnen Netzebenen Merkmale zugeordnet, die das einheitliche Angebot auf der entsprechenden Ebene bestimmen. Daneben werden die Funktion und die Verkehrsaufgabe der einzelnen Linien definiert.

Nach funktionalen Kriterien lässt sich das ÖPNV-Netz des Landkreises Saarlouis in zwei Netzebenen – Grundnetz und Ergänzungsnetz – unterteilen. Dabei werden jeweils dem Grund- und Ergänzungsnetz unterschiedliche Funktionen der einzelnen Linienangebote zugeteilt:

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

Neben dem fahrplangebundenen Liniensystem verfolgt der Landkreis Saarlouis das Ziel, die Netzstruktur künftig um flexible, in den ÖPNV integrierte Linienbedarfsverkehre gemäß § 44 PBefG zu ergänzen. Dazu soll für den Landkreis Saarlouis eine „Mobilitätsstrategie On Demand“ entwickelt und sukzessive in geeigneten Bedienungsräumen umgesetzt werden. Im Rahmen des landesweit geförderten „NMOB – Mobilität gut durchdacht“ zur Sicherstellung und Verbesserung der ÖPNV-Erschließung dünn besiedelter Gemeinden und Ortsteile, insbesondere im nördlichen Kreisgebiet, ist eine flexible Bedienform geplant. In der Planung der flexiblen Bedienform werden derzeit die Linien 453, 463, 464 sowie 473 integriert, daher kann für sie eine Verschiebung der Linienzuordnungen innerhalb der Netzgliederung erfolgen.

Tabelle 28: Funktionale Netzgliederung im ÖSPV

Netzebene	Funktion	Merkmale	Linienzuordnung
übergeordnetes Angebot (A-Achsen)	RegioBus-Linie	Tägliche Bedienung Mo. – So., Taktverkehr, Angebotsorientierung	R3, R4, R5, R13
	Grundnetz (G-Achsen)	Lokale Linie	401, 402, 403, 404, 406, 409, 410, 411, 419, 421, 422, 435, 436, 437, 438, 462, 463, 464, 466, 467
Ergänzungsnetz (L-Achsen)	Stadtverkehrslinie	Bedienung Mo. – Sa., Taktverkehr, Angebotsorientierung	444, 445, 446, 447
	Ergänzungslinie 1. Ordnung	Bedienung Mo. – Sa., Ergänzung zum Grundnetz oder nachfrageorientiertes Grundangebot, ggf. Taktverkehr bzw. bedarfs- gesteuerte Bedienung (z.B. So.)	424, 425, 428, 429, MS2, MSX, 473
	Ergänzungslinie 2. Ordnung	Bedienung Mo. – Fr., nachfrageorientierter Verkehr, Schul-/Ausbildungsverkehr, ggf. bedarfsgesteuerte Bedienung (z. B. Sa./So.)	X5, 413, 415, 420, 426, 427, 439, 455, 465, 468, 470
	Anrufdienst / flexible Bedienformen (z. B. On-Demand- Ridepooling (ODR))	Bedarfsgesteuertes, flächenhaftes, nicht an einen Linienweg gebundenes Angebot	423, 453, AST-Wallerfangen, AST-Saarwellingen, AST-Wadgassen

Des Weiteren werden vorhandene oder künftige Initiativen der Kommunen oder von Vereinen im Kreisgebiet mit dem Ziel der Einrichtung eines Bürgerbusses innerhalb der jeweiligen Stadt/Gemeinde vom Landkreis begrüßt. Der Bürgerbus soll auf Basis ehrenamtlichen Engagements ein den vorhandenen ÖPNV sinnvoll ergänzendes Angebot der Personenbeförderung ermöglichen, welches zu bestimmten Zeiten und/oder auf bestimmten Strecken ohne entsprechende ÖPNV-Verbindung im Bedienungsgebiet genutzt werden kann. Der Landkreis Saarlouis sowie das mit der Durchführung von Personenverkehrsdiensten beauftragte VU sind dabei frühzeitig in die Planung solcher Projekte einzubeziehen.

3.3.2. Verknüpfungspunkte und Schnittstellen

Die wesentlichen Knotenpunkte zur Verknüpfung der Linien sind in Kapitel 2.2.9 benannt. Verknüpfungspunkte bzw. Umsteigepunkte werden durch aufeinander abgestimmte Fahrpläne der einzelnen Linien an definierten Knotenpunkten geschaffen. Kurze Wartezeiten als auch sichere Anschlussmöglichkeiten in alle Richtungen steigern die Attraktivität der Umsteigevorgänge.

Besonders an Knotenpunkten zwischen Linien mit übergeordneter Funktion im Verkehrsnetz (z. B. SPNV, RegioBus-Linien) und bei Linien mit vorrangiger Bedeutung der Erschließungsfunktion innerhalb des Landkreises Saarlouis sind diese Punkte zu erfüllen.

In Anlehnung an den VEP ÖPNV ist es sinnvoll im Landkreis Saarlouis die Verknüpfungspunkte zu digitalen **Mobilitätsstationen** weiterzuentwickeln. Hierbei steht nicht nur der Umstieg zwischen den ÖPNV- und SPNV-Angeboten untereinander im Fokus, sondern ein

multimodales Angebot, welches durch die Digitalisierung leichter gebucht und genutzt werden kann.

Es werden im VEP ÖPNV drei Kategorien (Kategorie S, M und L) unterschieden. Auf der Landkreisebene kommt davon allein die Kategorie S in Betracht. Die definierte Basisausstattung beinhaltet für diese Kategorie: SPNV-Halt oder Busverknüpfung, P+R- bzw. B+R-Anlagen, Schließfächer für Fahrradutensilien, Lademöglichkeit für E-Autos, Lademöglichkeit für Elektroräder, Packstation.²⁵ Im Landkreis Saarlouis kommen für diese Kategorie nur die Mittelzentren in Betracht (s. u.).

Aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung sollen im Landkreis Saarlouis für weitere wichtige Haltestellen besondere Ausstattungsstandards etabliert werden. Hierzu werden neben der vom Land definierten Kategorie S („klein“) die nachrangigen Kategorien Mini und Mikro für kleinere Zentren im Landkreis Saarlouis optional vorgeschlagen:

- ▶ **Mobilitätsstation S:** Zentrale Haltestelle im **Mittelzentrum**, mit bedeutender Funktion im Verkehrsnetz, an der räumliche und zeitliche abgestimmte ÖPNV-Netzverkehrsverknüpfungen zwischen mehreren Verkehrsmitteln und Linien bestehen (Saarlouis Hauptbahnhof, Saarlouis ZOB Kleiner Markt, Lebach Bahnhof, Dillingen Bahnhof). Basisausstattung: (siehe oben).
- ▶ **Mobilitätsstation Mini:** Haltestelle, die zentral im **Grundzentrum** liegt und an der räumliche und i. d. R. zeitlich abgestimmte ÖPNV-Verknüpfungen bestehen (mit und ohne Schnittstelle zum Individualverkehr). Die Aufenthaltsqualität soll aufgewertet werden und ein Umstieg auf alternative Angebote ermöglicht werden. Basisausstattung: wettergeschützte Busverknüpfungshaltestelle, B+R-Anlagen (mind. Fahrradparker oder Anlehnbügel), ggf. Abstellflächen für E-Roller und WLAN.
- ▶ **Mobilitätsstation Mikro:** eine Haltestelle im **Ortsteil oder Gemeinde**, die in ihrer Aufenthaltsqualität aufgewertet wird und einen Umstieg auf alternative Angebote (z. B. Fahrrad, E-Roller, flexible Bedienformen) vorhält. Basisausstattung: wettergeschützte Haltestelle, ggf. Anlehnbügel für Fahrräder, ggf. Abstellfläche für E-Roller.

In welchen Ortsteilen oder Gemeinden eine Mobilitätsstation Mini oder Mikro umgesetzt werden soll, liegt im Verantwortungsbereich einer jeden Kommune.

Eine dynamische Fahrgastinformation kann je nach Möglichkeiten zur Finanzierung an den Mobilitätsstationen Mini und Mikro zusätzlich eingerichtet werden.

3.3.3. Erschließungsstandards

Der Einzugsbereich der Haltestellen im Landkreis Saarlouis orientiert sich grundsätzlich an den Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)²⁶. In Anlehnung an diese Leitlinie wurden für alle Städte und Gemeinden im Landkreis Saarlouis eine untere Einzugsgrenze von 300 m und eine obere Einzugsgrenze von 600 m festgelegt.

Diese Luftlinienentfernungen werden in der Literatur als maximale Grenze der Einzugsbereiche für Bushaltestellen definiert und als zumutbar für die Erreichbarkeit der Wohnstandorte und sonstigen ÖPNV-relevanten Nutzungen in diesem Bereich angesehen.

²⁵ Vgl. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (Hrsg.): VEP ÖPNV 2021 Saarland, S. 279.

²⁶ VDV-Schrift Nr.4 01/2019

Neben dem konventionellen ÖPNV sollen zur Verbesserung des Angebotes sowie der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im Landkreis Saarlouis auch flexible Bedienformen (z. B. On-Demand-Ridepooling (ODR)-Systeme) integriert werden. Für die virtuellen Haltestellen dieser Systeme wird eine Einzugsgrenze von 200 m vorgegeben.

Tabelle 29: Erschließungsstandards nach VDV-Empfehlung mit ODR Ergänzung

Erschließungsstands für den Landkreis Saarlouis	
Max. Einzugsbereich von Haltestellen des SPNV	600 m – 1.000 m
Max. Einzugsbereiche von Haltestellen des ÖSPV	300 m – 600 m
Einzugsbereich von virtuellen Haltestellen des flexibler Bedienformen (z. B. ODR)	200 m

Aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen ist eine vollständige Abdeckung aller Nutzflächen (z. B. Siedlungs- oder Industrieflächen) mit dem konventionellen SPNV/ÖPNV nicht immer möglich, weshalb eine Fläche als erschlossen gilt, wenn mindestens 80 % der Bevölkerung innerhalb der definierten Einzugsradien lebt oder arbeitet. Eine höhere Quote ist bei Einführung von flexiblen Bedienformen erreichbar.

3.3.4. Bedienungsstandards

Die Bemessung der Bedienungsqualität richtet sich nach den Anforderungen seitens der zu erwartenden Nachfrage, die über den Tag variiert. Zur Differenzierung werden bestimmte Verkehrszeiten an den einzelnen Verkehrstagen zu Grunde gelegt. Dabei wird im Landkreis Saarlouis gemäß Tabelle 30 zwischen Normal- und Schwachverkehrszeit (NVZ und SVZ) an den einzelnen Verkehrstagen unterschieden. In Tabelle 31 sind Richtwerte für die jeweils zu gewährleistenden Taktfolgen in Abhängigkeit vom Typ der Verkehrsachse und vom Verkehrstag definiert.

Tabelle 30: Zuordnung Verkehrszeit nach Betriebszeitfenster

Verkehrstag	NVZ	SVZ	Nachtverkehr
Mo – Fr	06:00 – 20:00 Uhr	04:00 – 06:00 Uhr 20:00 – 24:00 Uhr	
Sa	07:00 – 18:00 Uhr	04:00 – 07:00 Uhr 18:00 – 24:00 Uhr	00:00 – 05:00 Uhr
So/Ftg.	-	04:00 – 24:00 Uhr	00:00 – 05:00 Uhr

Tabelle 31: Regelinebot nach Verkehrsachsen und Verkehrszeiten

Achsen	Verkehrstag	Richtwert für Taktung	
		NVZ	SVZ
A-Achsen	Mo – Fr	30' - 60'	60' - 120'
	Sa	60' - 120'	60' - 120'
	So/Ftg.	120'	120'
G-Achsen	Mo – Fr	15' - 60'	60' - 120'
	Sa	60' - 120'	< 60' - 120'
	So/Ftg.	-	< 60' - 120'
L-Achsen	Mo - Fr	30' - 60'	60' - 120'
	Sa	60' - 120'	< 60' - 120'
	So/Ftg.	-	Einzelfahrten

Auf den A-Achsen wird das übergeordnete Angebot (RegioBus-Linien) dargestellt. Die Linienplanung erfolgt hier überwiegend angebotsorientiert. Das Grundnetz (G-Achsen) wird mit dem Angebot des Ergänzungsnetzes der lokalen Linien (L-Achsen) erweitert. Auf diesen Achsen wird das Angebot überwiegend nachfrageorientiert bedient.

Die flexiblen Bedienformen verkehren nicht starr nach Fahrplan, sondern auf Abruf. Es wird festgelegt, dass die Wartezeit zwischen Fahrtwunsch-Anmeldung und Fahrt-Antritt nicht länger als 20 Minuten betragen soll. Ist in dem Zeitraum des angegebenen Fahrtwunsches eine Verbindung mit dem konventionellen ÖPNV/SPNV möglich, ist auf diese Verbindung hinzuweisen und die Buchung mit der flexiblen Bedienformen abzulehnen.

3.3.5. Achsen-Schema zur Angebotsstruktur des ÖPNV

Werden die Vorgaben der relevanten Planungsinstrumente (vgl. Kapitel 1.5) sowie die Anforderungen des ÖPNV (vgl. Kapitel 3.3) zusammengefasst, kann daraus für den Landkreis Saarlouis ein Achsen-Schema dargestellt werden, welches das gesamte ÖPNV-Netz qualitativ wiedergibt.

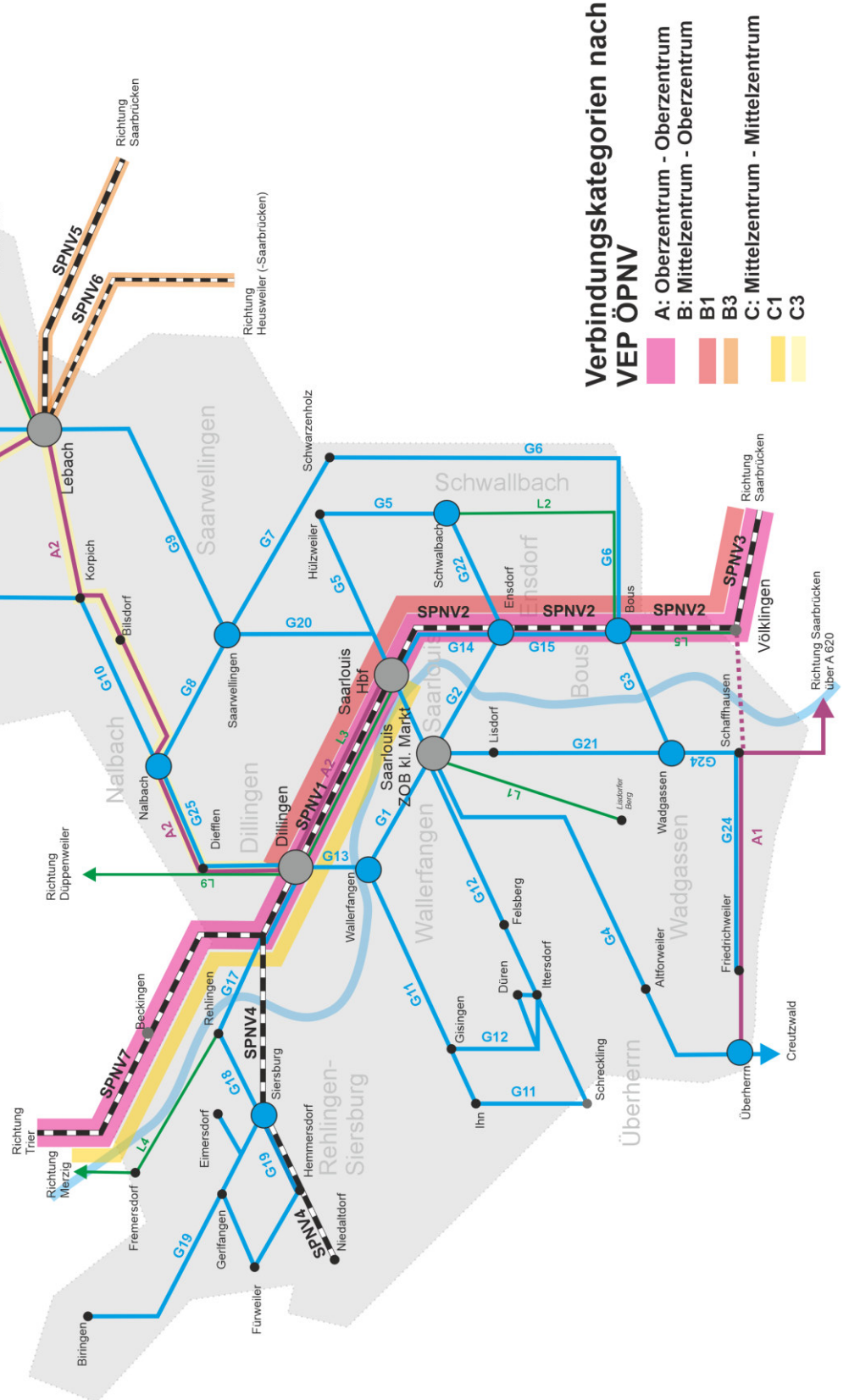
Die Verbindungskategorien nach VEP ÖPNV (A-C) werden mit den SPNV- sowie den RegioBus-Verbindungen abgedeckt. Diese stellen die Verbindung zwischen den verschiedenen Zentren sicher. Hierbei stellt die niedrigste Kategorie eine Verbindung zwischen Mittelzentren dar. Die Ausgestaltung und Sicherstellung dieser Verbindungen obliegt der Aufgabenträgerschaft des Landes bzw. des ZPS. In der Abbildung 24 entspricht es den Achsen 1. und 2. Ordnung. Entlang dieser Verbindungen ist die Einrichtung von Mobilitätsstationen der Kategorien S und "Mini" gemäß Kapitel 3.3.2. möglich und wünschenswert.








Dem Landkreis Saarlouis obliegt die Aufgabenträgerschaft des Grundnetzes (Achse 3. Ordnung) sowie der lokalen Achsen (Achse 4. Ordnung). Das Grundnetz (G) soll eine tägliche Bedienung von Montag bis Sonntag sicherstellen. Zudem stellen diese eine Verbindung zwischen den Mittelzentren und den Grundzentren sowie weiter in deren Verflechtungsbereich hinein von den Ortsteilen zum Grundzentrum dar. Die lokalen Achsen (Achsen 4. Ordnung) (L) bilden das Ergänzungsnetz. Hierbei handelt es sich um Linien, die nur an bestimmten Tagen (z. B. werktags) oder zu bestimmten Zeiten (z. B. Schulfahrten) verkehren sollen.

Abbildung 24: Achsenschema für den Landkreis Saarlouis

Landkreis Saarlouis - Achsen Schema

-  SPNV-Achsen - 1. Ordnung (SPNV)
-  RegioBus-Linien - 2. Ordnung (A)
-  Grundnetz - 3. Ordnung (G)
-  Ergänzungsnetz (Lokal) - 4. Ordnung (L)
-  Mobilitätsstation S (Mittelzentrum)
-  Mobilitätsstation Mini (Grundzentrum)
-  Ortsteile/Gemeinden im Landkreis
-  außerhalb des Landkreises liegende Kommunen



- ### Verbindungskategorien nach VEP ÖPNV
-  A: Oberzentrum - Oberzentrum
 -  B: Mittelzentrum - Oberzentrum
 -  B1
 -  B3
 -  C: Mittelzentrum - Mittelzentrum
 -  C1
 -  C3

Für die einzelnen Achsenabschnitte des ÖSPV (Achsen A, G und L) werden Referenzhaltestellen und Referenzlinien definiert. Anhand dieser wird im nächsten Schritt ein Teil der Mängelanalyse (vgl. Kapitel 4) erfolgen.

3.4. Qualitätskriterien im ÖPNV

Der Landkreis Saarlouis definiert die dargelegten Anforderungen und Standards zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen. Sie gelten sowohl für die Liniengenehmigungen haltenden VU als auch vollumfänglich für deren mit der Leistungserbringung beauftragte Subunternehmer.

3.4.1. Fahrzeuge

Ein attraktiver ÖPNV wird nicht allein durch ein hochwertiges Verkehrsangebot charakterisiert, sondern auch durch den Komfort und die Gestaltung der eingesetzten Fahrzeuge. Vor diesem Hintergrund ist der Einsatz hochwertig ausgestatteter Fahrzeuge im Landkreis Saarlouis anzustreben.

Tabelle 32: Anforderungen an die Qualität der Fahrzeuge

Definition der Fahrzeugarten		
Geeignet nach Fahrgastaufkommen und Streckenführung	Gelenkbus	ca. 18 m Länge
	Standardlinienbus	ca. 12 m Länge
	Midibusse	ca. 10 m Länge
	Minibusse	ca. 7 -8 m Länge
	Personenkraftwagen	
Anforderungen an das Fahrzeualter ²⁷		
Durchschnittsalter	ca. 7 Jahre	
Maximales Alter	10 Jahre	
Gelenkbusse und Fahrzeuge im Schulverkehr (werden in der Regel nur in den Verkehrsspitzenzeiten eingesetzt)	ausnahmsweise bis zu 15 Jahre	
Fahrzeugeinsatz		
Die Abdeckung des Regelfahrplans ist ohne Ausfallzeiten sicherzustellen.		
Es sind ausreichend zusätzliche Fahrzeuge als Reserve vorzuhalten.		
Im Bedarfsfall werden Großraumfahrzeuge, wie Gelenkbusse, eingesetzt.		
Fahrzeugausstattung		
Es sind die technischen Voraussetzungen zur Beeinflussung entsprechend ausgerüsteter Lichtsignalanlagen im Kreisgebiet zu erfüllen; aktuell nur in der Kreisstadt Saarlouis vorhanden.		
Die Fahrzeuge sind mit Bordrechnern mit integrierten Ortungssystemen und Kommunikation über ein Betriebsleitsystem (RBL, ITCS) auszurüsten.		
Vorzusehen ist die Ausstattung mit einem Elektronischen Fahrgeldmanagement (EFM) im saarVV. Der Vertrieb von Fahrkarten aller Fahrausweisarten hat über die im saarVV eingesetzte und durch das Saarland geförderte Bordrechnertechnologie (inkl. VDV KA Stufe 2 und 2D-Barcodeleser) zu erfolgen.		

²⁷ Die Anforderungen an die Altersstruktur von Fahrzeugen kann bei Verkehrsleistungen im Landesnetz sowie von anderen AT abweichen.

Neben dem Einsatz der Bordrechner muss das Verkehrsunternehmen ein korrespondierendes Hintergrundsystem betreiben oder Mandant im gemeinsamen Hintergrundsystem des saarVV werden.
Heizung und Klimaanlage oder Klimaanlage mit Heizfunktion für Fahrerplatz und Fahrgastraum gemäß VDV-Schrift 236 müssen voll funktionsfähig vorhanden sein. Sie sind temperaturabhängig zur Erzeugung eines angenehmen Innenklimas einzusetzen.
Lieferung von kontinuierlichen Echtzeitdaten nach den VDV-Spezifikationen 453/454 für jedes eingesetzte Fahrzeug (Ist-Daten, interne und externe Anschlusssicherung, Prognosedaten): Die Positionsbestimmung muss dabei in GPS-Qualität erfolgen. Die Lieferung der Echtzeitdaten erfolgt an die Landesdatendrehscheibe des Saarlandes (Saarfahrplan).
Bereifung gemäß Witterung und topographischen Verhältnissen.
Mindestens 70 % der eingesetzten Busse in den Teilnetzen 1 und 2 des Landkreises Saarlouis verfügen über eine Videoaufzeichnungsanlage mit mindestens 4 digitalen Kameras und einer Aufzeichnungsmöglichkeit gemäß Datenschutzgesetz. Bei Neufahrzeugen ist dies obligatorisch.
Mindestens 20 % der eingesetzten Busse in den Teilnetzen 1 und 2 des Landkreises Saarlouis sind mit automatischen Fahrgastzählssystemen ausgestattet (die Daten werden an das RBL übertragen und erfassen Ein- und Aussteiger sowie den Besetzungsgrad). Bei Neufahrzeugen ist dies obligatorisch.
Alle technischen Merkmale des Fahrzeugs müssen stets funktionsfähig und einsatzbereit sein.

Anforderungen an die Barrierefreiheit

Es sind ausschließlich Busse einzusetzen, welche die Rahmenvorgaben zur Barrierefreiheit gem. § 4 BGG erfüllen.	
Einstiegshöhe	NF-/LE-Fahrzeuge, max. 34 cm
Einstiegshilfe	Kneeling-Funktion, Manuelle Rollstuhlrampe oder automatische Rollstuhlrampe an der 2. Tür, bei Minibussen an der 1. Tür auszustatten; inklusive Meldetaster
Die Fahrzeuge sollen mindestens eine doppelbreite Tür mit einer lichten Durchgangsbreite von 1250 mm (+/- 50 mm) im mittleren Fahrzeugbereich sowie eine Tür von mind. 850 mm Durchgangsbreite vorne haben.	
Außenschwenktüren ohne bewegliche Führung unter dem Fahrzeug; Kneeling muss jederzeit möglich sein (gilt für Neu- und Gebrauchtbeschaffung ab 01.06.2024).	
Vorhalten einer ausreichenden Mehrzweckfläche mit Not-/Klappsitzen zur Mitnahme von Rollatoren, Kinderwagen, Rollstühlen und im Rahmen der Platzkapazitäten gemäß Beförderungsbedingungen auch für Fahrräder. Die Eignung für die Elektrorollstuhl-Mitnahme wird für mindestens 50 % der eingesetzten Fahrzeuge gewährleistet; sie ist Pflicht bei Neubeschaffungen von Fahrzeugen.	
Haltewunschtaaste bzw. Informationssprechstelle am Rollstuhlplatz.	
Bei Neufahrzeugen sind die Haltewunschtaasten so anzubringen, dass diese von jedem Sitzplatz erreichbar sind.	
Ausreichende Innenraumbeleuchtung, zusätzliche Ausleuchtung der Ein- und Ausstiege bei geöffneter Tür.	
Kontrastreiche Innengestaltung für Menschen mit Seheinschränkungen nach DIN32975. Insbesondere kontrastreiche Haltestangen und Kennzeichnung von Stufen und Absätzen.	
Die für Beförderung von Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, ausgewiesenen Sitzplätze sollen stufenlos und podestfrei erreichbar sein. Sie dürfen maximal auf einstufigen Podesten angeordnet werden.	

Anforderungen an den Klimaschutz	
Vorgabe zur Schadstoffemissionsklasse	Euro VI bzw. lokal emissionsfreie Neufahrzeuge
Emissionsfreie Antriebe / Einsatz regenerativer Energien	Anwendung Clean Vehicles Directive
	Max. Lautstärke 80 dB (A) (bei einem Schaltgetriebe 83 dB (A)). Motorraumkapselung zur Geräuschkämpfung nach innen und außen.
Anforderungen an die Fahrgastinformation	
Informationsdisplays mit mindestens 17 Zoll Bildschirmdiagonale mit Anzeige der nächsten drei bis vier Halte, der Linie und des Fahrziels im Fahrzeuginneren.	
Elektronische Linienbeschilderung außen: Front mit Liniennummer und Fahrtziel; Türseite mit Liniennummer, Fahrtziel und Fahrweg / wichtigen Unterwegshalten; Heck mit Liniennummer. Die Linienbeschilderung ist über den Bordrechner zu steuern und bei Dunkelheit erkennbar. Bei Neufahrzeugen zudem die Linienanzeige auf der Fahrerseite.	
Automatische, akustische Haltestellenansage im Fahrzeug.	
Akustische Fahrzielankündigung von haltenden Fahrzeugen über Außenlautsprecher.	
Informationsdisplays mit Angabe von Anschlüssen in Echtzeit im Fahrzeuginneren.	
Klapprahmen für Plakat in A2 Hochformat hinter dem Fahrer und Prospekthalter / Informationskasten in A5 für aktuelle Informationen im Einstiegsbereich.	
Technische Voraussetzungen für die Bereitstellung von Echtzeitfahrplandaten der Fahrten in Auskunftssystemen.	
Es ist die Möglichkeit von Fahrerdurchsagen zu gewährleisten.	
Anforderungen an den Fahrgastkomfort	
Vollklimatisierung	obligatorisch
Zu öffnende Fenster	Mind. 4 pro Fahrzeug
Ausstattung mit WLAN	obligatorisch
Steckdosen	USB-Steckdose an min. 4 Sitzgruppen
Armlehnen	Außen wünschenswert
Sitzbeschaffenheit	Polstersitz
Fahrzeuggestaltung	
Außengestaltung der Fahrzeugfront in einem vom Verkehrsverbund einheitlich vorgegebenen saarVV-Design mit saarVV-Logo und mit dem Logo des Genehmigungsinhabers.	
Werbung	Fahrzeugwerbung ist mit Ausnahme der Seitenfensterflächen zulässig. Die Mindestfläche für das Anbringen eines Unternehmens- und saarVV-Logos ist freizuhalten. Auf den Seitenfenstern dürfen punkt- oder strichförmige Fortsetzungen der übrigen Fahrzeugwerbung angebracht werden, soweit nicht mehr als 5 % der Gesamtseitenfensterfläche beklebt wird.
Wartung und Pflege	
Alle Busse sind täglich innen zu reinigen.	
Vorhandensein eines Abfallbehälters, Leerung mindestens einmal pro Einsatztag.	
Die Außenreinigung hat, je nach Witterung, mindestens zweimal in der Woche zu erfolgen.	
Fahrzeuge mit Schäden, von denen eine Gefährdung ausgeht (innen und außen), sind bis zur Behebung des Schadens aus dem Betrieb zu nehmen. Schäden, verursacht durch Vandalismus, sind umgehend zu beseitigen.	

3.4.2. Clean Vehicles Directive

Zur Umsetzung eines nachhaltigen ÖPNV im Landkreis Saarlouis werden Anforderungen an die Umweltqualität des ÖPNV gestellt. Dabei ist besonders die Anwendung der Clean Vehicles Directive bzw. das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge wesentlich. Mit diesem Gesetz werden erstmals verbindliche Mindestziele bei der Beschaffung von Nutzfahrzeugen durch die öffentliche Auftragsvergabe vorgegeben. Das unmittelbare Ziel des Gesetzes ist, die Nachfrage für saubere, das heißt emissionsarme und emissionsfreie, Nutzfahrzeuge zu steigern um nachhaltig die Schadstoffemissionen im Verkehrssektor zu verringern.

Die VU im Landkreis Saarlouis sind dazu angehalten, bei der Neubeschaffung von Nutzfahrzeugen bis Ende 2025 einen Anteil von 45 % emissionsarmen und -freien Fahrzeuge zu beschaffen. Davon muss die Hälfte der neubeschafften Busse einen emissionsfreien Antrieb besitzen. Das zweite Mindestziel läuft bis Ende 2030. Bis zu diesem Zeitpunkt müssen 65 % der neubeschafften Fahrzeuge emissionsfrei oder -arm sein, und mindestens zur Hälfte aus emissionsfreien Bussen bestehen.

Alle Beschaffungen neuer ÖPNV-Fahrzeuge für den Einsatz im Landkreis Saarlouis ab dem 02.08.2021 haben die gesetzlichen Vorgaben gemäß Richtlinie (EU) 2019/1161 „Clean Vehicles Directive“ (CVD) bzw. dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) zu erfüllen. Es sind dabei bevorzugt – nach Möglichkeit ausschließlich – lokal emissionsfreie Busse zu beschaffen. Sofern für die Beschaffung lokal emissionsfreier Fahrzeuge die Akquise von Fördermitteln in Aussicht gestellt wird, soll diese Vorgabe verfolgt werden.

Es ist anzunehmen, dass das Saarland eine Landesquote für die Beschaffung der Fahrzeuge ansetzen wird. Dies wird derzeit in den einzelnen Bundesländern diskutiert, jedoch ist in dieser Hinsicht noch keine Entscheidung getroffen.

3.4.3. Personal

Dem Fahrpersonal, Verkaufspersonal sowie Sicherheits- und Servicepersonal im direkten oder indirekten Kundenkontakt kommt im ÖPNV eine Schlüsselrolle zu. Besonders das Fahrpersonal übernimmt neben der Tätigkeit des verantwortungsvollen Fahrens auch die Tätigkeiten von Verkäufer, Berater, Kontrolleur, Service- und Aufsichtsperson. Vor diesem Hintergrund werden an das Fahrpersonal besondere Ansprüche gestellt. Diese Qualitätskriterien müssen durch regelmäßige Schulungen und praxisnahes Training gefördert werden. Inhalte der Schulung sollen Orts- und Linienkunde, Tarife, Umgang mit dem Drucker, aktuelle Ereignisse und Entwicklungen (Tarif-, Linien- und Fahrzeitänderungen, Marketingaktionen, Zählungen etc.) sowie Sicherheit und Kundenorientierung sein.

Folgende Anforderungen sind in den Bereichen der Teilnetze 1 und 2 des Landkreises Saarlouis beim eingesetzten Service- und Fahrpersonal zu gewährleisten:

Tabelle 33: Anforderungen an die Qualität des Personals

Anforderungen Personal
Gepflegtes Gesamterscheinungsbild sowie eine einheitliche Dienstkleidung.
Kenntnis der deutschen Sprache, mindestens nach dem Niveau B1.
Höfliches, serviceorientiertes und deeskalierendes Auftreten gegenüber Fahrgästen und Verkehrsteilnehmern. Hilfsbereites Verhalten gegenüber Kunden, z. B. Weitergabe von Informationen, Hilfe beim Einstieg hilfsbedürftiger Personen.
Fahrscheinverkauf und Sicherstellung von Haltestellenansagen, insbesondere Kommunikation mit der Leitstelle.

Gewährleistung einer rücksichtsvollen Fahrweise.
Teilnahme an Schulungen zu relevanten Themen wie Netz-, Orts-, Tarif- und Fahrplankenntnissen. Sehr gute Kenntnis der angewendeten Tarife und des Fahrplanes, des Linienverlaufes und der Linien mit Umsteigebeziehungen (Bus und Schiene).
Mitführen aller für das Führen des Fahrzeugs und den Vertrieb von Fahrkarten notwendigen Ausrüstungsgegenstände, insbesondere Wechselgeld, Notfahrtscheine und Fahrscheinpapier.
An Starthaltestellen: Einhalten einer Bereitstellzeit von mind. 1 Minute zur Aufnahme und Bedienung von Kunden, die in der Dienstplanung als Arbeitszeit gewertet werden muss.
Rauchen im Fahrzeug ist jederzeit untersagt (Betrifft auch E-Zigaretten).
Einhaltung des Fahrplanes, keine verfrühten Abfahrten, pünktliches Abfahren, ggf. Abwarten von Anschlüssen gemäß Weisungen und/oder Wartezeitenverzeichnis und auf Sicht.
Das Personal ist in der Lage, Hilfs- und Rettungsmaßnahmen einzuleiten.
Keine Mobiltelefonie oder sonstige Nutzung mobiler Endgeräte während der Fahrt.

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

3.4.4. Sozialstandards

Maßgebend sind mindestens die Vorgaben des „Saarländischen Tariftreue und Fairer-Lohn-Gesetzes“ STFLG, insbesondere die Vorgaben für Nachunternehmer (§ 7) und den Betreiberwechsel (§ 9).

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

Tabelle 34: Anforderungen an die Qualität der Sozialstandards

Anforderungen Sozialstandards
Das den Betrieb durchführende VU darf keine Leiharbeiter beschäftigen.
Die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Vergabe geltenden Sozialstandards gemäß den Vorgaben des STFLG sind auch zukünftig als Mindestarbeitsbedingungen während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages einzuhalten.
Die Vergütung des eingesetzten Personals hat sich mindestens nach dem TV-N Saar in seiner jeweils gültigen Fassung zu richten. Der TV-N Saar gilt auch für Personal von Auftragsunternehmern (gemäß Kreistagsbeschluss vom 01.07.2014).
Der Landkreis Saarlouis verlangt im Falle eines möglichen Betreiberwechsels, dass der zukünftige Betreiber zusagt, dass er die Arbeitnehmer des bisherigen Betreibers zu den Arbeitsbedingungen übernimmt, die diesen von dem vorherigen Betreiber gewährt wurden.
An geeigneten Standorten z. B. Betriebshöfen, muss das VU seinen Mitarbeitern Sozialräume zur Verfügung stellen, die den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen und mindestens einen ruhigen beheizbaren Pausenraum mit Sitzmöglichkeiten, hygienischen Toiletten, Versorgung mit Trinkwasser und die Möglichkeit zur betrieblichen Information bieten.

Alle hier getroffenen Regelungen und Festlegungen gelten auch für Auftragsunternehmen.

3.4.5. Betrieb

Das VU, das für die Erbringung der Leistungen in den Teilnetzen 1 und 2 des Landkreises Saarlouis verantwortlich ist, sorgt für einen reibungslosen Betriebsablauf und besetzt die Leitstelle mit fachlich versiertem Personal, welches die Betriebsabläufe kennt und beherrscht. Die Leitstelle ist 24 Stunden pro Tag und 7 Tage pro Woche in Präsenz oder Rufbereitschaft zu besetzen, damit der Betrieb auch bei außerplanmäßigen Vorkommnissen (Fahrzeugausfällen, Umleitungen etc.) stabil fortgeführt werden kann. Im Rahmen des Störungsmanagements sind ausreichend Ersatzfahrzeuge und Reservefahrer in den Betriebshöfen einsatzbereit vorzuhalten, um bei Ausfällen von Fahrzeugen unverzüglich eingesetzt zu werden.

Das Unternehmen ist verpflichtet, einen Betriebsleiter nach BOKraft oder einen sonstigen verantwortlichen Ansprechpartner mit ausreichenden Entscheidungs- und Handlungskompetenzen einzusetzen, der in besonderen Situationen auch kurzfristig und flexibel nach Anforderungen durch den AT und zeitlich wie räumlich uneingeschränkt für das zu betreibende Linienbündel zur Verfügung steht. Er muss über gute Fähigkeiten zur mündlichen und schriftlichen Kommunikation in deutscher Sprache verfügen. Die enge Kooperation mit dem AT ist jederzeit zu gewährleisten. Der verantwortliche Ansprechpartner ist dem AT namentlich zu benennen. Personelle Veränderungen sind unverzüglich, möglichst im Voraus, mitzuteilen. Bei Abwesenheit der genannten Person von über einer Woche ist vom VU eine Vertretung zu benennen, welche die oben definierten Anforderungen erfüllt.

Das verantwortliche VU betreibt die ortsfeste sowie die zukünftig geplante Infrastruktur für den Busbetrieb. Zur ortsfesten Infrastruktur gehören Betriebshof, Abstellanlagen sowie Betriebsleit- und Fahrgastinformationssysteme. Für den Betrieb sind sämtliche Räumlichkeiten bei der Kreis-Verkehrsbetriebe Saarlouis Verwaltungs-AG anzumieten. Die Räumlichkeiten umfassen:

- ▶ Den Betriebshof in der Oberförstereistraße 2 in Saarlouis, zusammen mit Sozialräumen und Büros für die Werkstatteleistung sowie die allgemeine Verwaltung.
- ▶ Den ZOB „Kleiner Markt“ inklusive Sozialräume und Büros für Fahrpläne und Disposition.
- ▶ Die Nutzung der Bussteige am ZOB.
- ▶ Sämtliche Außengaragen / -anlagen in Lebach, Kerlingen, Überherrn, Düppenweiler und Reisbach.

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

Die Fahrpläne sind verbindlich und pünktlich einzuhalten. Dabei gilt der Verkehrsbetrieb als pünktlich, wenn mindestens 90 % aller Beförderungsleistungen nachweislich pünktlich erbracht werden. Dabei ist eine Fahrt pünktlich, wenn die Abfahrt innerhalb von 120 Sekunden ab der fahrplanmäßigen Abfahrtsminute erfolgt. Verfrühte Abfahrten müssen vermieden werden. Fahrten, die über 60 Minuten verspätet sind, gelten als ausgefallen, ebenso Fahrten, bei denen an drei aufeinanderfolgenden oder sämtlichen Haltestellen früher als vor der im Fahrplan angegebenen Zeit abgefahren wird bzw. regulär zu bedienenden Haltestellen ausgelassen werden.

Es besteht Anschlussicherung an den Übergangspunkten zum Schienenverkehr und zu anderen Buslinien gemäß Weisungen und Wartezeitverzeichnis. An Verknüpfungspunkten zur Schiene sind ausreichend Umsteigezeiten (im Idealfall 5-10 Minuten) einzukalku-

lieren. Es besteht eine Pflicht zu Nutzung von automatischer Anschlusssicherung. Ausreichende Pufferzeiten zur Sicherstellung der Pünktlichkeit und der Anschlüsse/Umsteigebeziehungen im Fahrweg und in den Umläufen sind zu berücksichtigen.

Zur Nachweisführung und zu Planungszwecken hat das VU eine statistische repräsentative Pünktlichkeitsstatistik zu führen.

Das VU hat unverzüglich zumindest mündlich/telefonisch den AT über alle auftretenden gravierenden Störungen bei den Fahrzeugen und im Betriebsablauf sowie über gravierende Abweichungen von den definierten Standards zu unterrichten.

Das VU ist verpflichtet, die Auswertung und Berichterstattung des Beschwerdemanagements mindestens einmal jährlich an den/die AT zu übermitteln. Zusätzlich wird die Pünktlichkeitsstatistik über alle Linien dem/den AT einmal jährlich zur Verfügung gestellt.

3.4.6. Vertriebsorganisation

An den Vertrieb auf den ÖPNV-Linien im Gebiet des Landkreis Saarlouis gelten spezielle Anforderungen.

Die aktuell umgesetzten Vertriebs- und Kontrollstandards im saarVV müssen von allen VU im Landkreis Saarlouis beachtet werden. Dabei erfolgt der Vertrieb von Fahrkarten über die im saarVV eingesetzten Bordrechnertechnologien. Die geförderte Infrastruktur des Altbetreibers ist (Restlaufzeit der Förderung vorausgesetzt) vom jeweiligen Neubetreiber (kostenpflichtig zum Eigenanteil der Förderung) zu übernehmen.

Der Verkauf von Fahrausweisen des Bartarifs und der Zeitkarten ist durch das Fahrpersonal in allen eingesetzten Bussen ohne zeitliche Einschränkungen zu gewährleisten. Zudem sind e-Tickets und/oder Barcode generierte Tickets in den Fahrzeugen zu kontrollieren.

Für die flexiblen Bedienformen und bedarfsorientierten Angebote sind telefonische Voranmeldungen vorzuhalten. Diese telefonische Voranmeldung soll in eine App basierte Lösung überführt werden. Bei den flexiblen Bedienformen ist sicherzustellen, dass keine zeitlich parallelen Fahrten zum konventionellen SPNV/ÖPNV ermöglicht werden.

Die VU arbeiten bei der Weiterentwicklung, Einführung und Anwendung eines Elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) sowie der Implementierung und Umsetzung dieses Systems im Rahmen der entsprechenden Vereinbarungen/Verträge mit dem saarVV zusammen.

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

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

Es sind Verkaufsmöglichkeiten des Fahrausweissortiments an regionalen Vorverkaufsstellen im Einzugsbereich der betroffenen Linien vorzuhalten.

Am ZOB Kleiner Markt und am Standort Lebach wird ein Kundenzentrum betrieben, welches montags bis freitags mindestens zu der Kernzeit zwischen 09:00 und 12:00 Uhr besetzt ist. Dabei müssen folgende Leistungen angeboten werden:

- ▶ Ausführliche und umfangreiche Informationen zum Fahrplan des Bus- und Bahnverkehrs (über den unmittelbaren Einzugsbereich hinaus/Erreichbarkeit von Zielen in der Region)

- ▶ Ausführliche Tarifinformationen für den ÖPNV und SPNV in der Stadt, der Region sowie auch über den Landkreis Saarlouis hinausgehend
- ▶ Fahrkartenverkauf der Tarife des saarVV und des Haustarifs
- ▶ Entgegennahme von Beschwerden.

Fundsachen können im KVS-Verwaltungsgebäude in Saarlouis abgeholt werden.

3.4.7. Beschwerdemanagement

Der saarVV betreibt ein landesweites Beschwerdemanagement, mit dem alle Beschwerden verkehrsmittelübergreifend aufgenommen werden und entsprechend an die einzelnen Verkehrsunternehmern weitergeleitet werden.

Die VU sind verantwortlich für die Aufnahme und die serviceorientierte Beantwortung von Beschwerden sowie deren Auswertung innerhalb von 14 Tagen. Beschwerden oder Anregungen, die im Verantwortungsbereich des AT liegen oder andere VU betreffen werden unter Rückmeldung an den Kunden entsprechend weitergegeben.

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

3.4.8. Vertragssteuerung und Evaluation

Der AT behält sich vor, die Leistungen der VU ständig zu überprüfen. Die Untersuchung findet durch Kontrollen vor Ort und in Fahrzeugen, durch Auswertung von Berichten sowie durch Erhebung und Auswertung von Echtzeitdaten statt.

Bei Schlechtleistungen bzw. Vertragsverstößen wird seitens der AT als Regulierungssystem eine Malus-Regelung in Form von Vertragsstrafen (Pönalen) vorgegeben. Die Vertragsstrafen können von der Vergütung der Leistung abgezogen werden. Dies gilt sowohl für eigenwirtschaftliche Verkehre als auch für Verkehre mit öffentlichem Dienstleistungsauftrag. Näheres wird im Rahmen der entsprechenden Vergabeverfahren geregelt.

Regelmäßige Fahrgastzählungen werden zur Erfolgskontrolle und zu Planungszwecken durchgeführt. Diese werden durch den AT oder das VU durchgeführt und ausgewertet. Näheres regeln die Vergabeverfahren.

3.4.9. Haltestellen

Die Infrastruktur bildet eine wichtige Grundlage für einen funktionierenden und kundenorientierten ÖPNV. Die Straßen, die Haltestellen mit dem dazugehörigen Haltestellenmobiliar sowie barrierefreie Zuwege sind zentrale Elemente. In der folgenden Tabelle 35 werden die Mindestanforderungen an die Ausstattungen der Haltestellen sowie die Wartung und Pflege von Aushängen und Fahrgastinformationen, Fahrplänen und Haltestellen definiert, die vom VU zu erbringen sind.

Tabelle 35: Anforderungen an die Qualitäten der Haltestellen

Anforderungen an die Haltestellen		
Ausstattung	Haltestellenmast	<ul style="list-style-type: none"> • Haltestellenname • Linienbezeichnung(en) • Name VU • Name Verkehrsverbund
	Haltestellenschild	<ul style="list-style-type: none"> • Zeichen 224 StVO reflektierend • Haltestellenamen • Linienbezeichnung(en) • Name VU • Name Verkehrsverbund
	Aushangfahrplan je abfahrender Linie	<ul style="list-style-type: none"> • Hinweis auf die nächste Vorverkaufsstelle • Tarifstandort • Wabenummer • Richtungsbezogene Reichweite des Kurzstreckenfahrplans • QR-Code als Link zum Online-Aushangfahrplan bei Saarfahrplan.de mit Echtzeitdaten
Wartung und Pflege	Aushänge und Fahrgastinformationen	<ul style="list-style-type: none"> • Vom VU zu erstellen • Die Lesbarkeit ist zu gewährleisten.
	Fahrpläne	<ul style="list-style-type: none"> • Bei Änderungen und Fahrplanwechsel an allen Haltestellen rechtzeitig zu erneuern
	Haltestellen	<ul style="list-style-type: none"> • Aufstellung eines Abfallbehälter (darf bei neuen Haltestellen nicht am gleichen Mast, wie der Fahrplan befestigt werden) • Regelmäßig zu kontrollieren (Lesbarkeit und Aktualität des Fahrplans) • Ggf. diese unverzüglich auszutauschen • Pflege der Hst obliegt der jeweiligen Kommune bzw. des Baulastträgers.

Werden die Haltestellen des konventionellen ÖPNV auch mit einer flexiblen Bedienform angefahren, so ist dies mit einem einheitlichen, wiedererkennbaren Schild am Haltestellenmast zu kennzeichnen. Weitere virtuelle Haltestellen können im Einzugsbereich mit Schildern (mit Manschette an Laternenmasten) kenntlich gemacht werden. Bedienen mehrere VU einen Haltestellenmast, ist unabhängig von den Besitzverhältnissen eine Abstimmung bezüglich Aushängen und Beschriftung vorzunehmen.

3.4.10. Barrierefreiheit im ÖPNV

Der ÖPNV im Landkreis Saarlouis ist dahingehend auszugestalten, als dass er mit dem gesetzlichen Ziel einer weitgehenden Barrierefreiheit im Einklang ist (vgl. Kapitel 2.2.8). Die barrierefreie Gestaltung dient der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit öffentlichen Verkehrsleistungen. Bei der Umsetzung von Bauvorhaben ist die barrierefreie Ausgestaltung vorrangig zu berücksichtigen und die entsprechenden Bestimmungen und Richtlinien einzuhalten.

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

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

Folgende grundsätzliche Anforderungen für die Installation einer barrierefreien Haltestelle müssen erfüllt sein:

Tabelle 36: Anforderungen an die Qualitäten einer barrierefreien Haltestelle

Anforderungen	
Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der Haltestelle	Die Haltestelle muss mindestens über eine barrierefreie und verkehrssichere Zuwegung verfügen
Oberfläche	Oberflächen von Warteflächen und Zuwegungen müssen befestigt sowie rutschhemmend, eben und erschütterungsarm berollbar sein.
Flächen- und Raumbedarf	Ausreichend breite Haltestellenfläche , um auch Rollstuhlfahrern, ggf. i. V. m. einer Klapprampe des Busses, eine ausreichende Beweglichkeit zu ermöglichen (Mindestbreite Gehweg/Aufenthaltsbereich, frei von jeglichem Mobiliar: 1,80 m)
Längs- und Querneigung	Die Längsneigung im Bereich der barrierefreien Haltestellen und Zuwege darf 6 % nicht überschreiten. (Ist aus topographischen Gründen eine höhere Längsneigung zwingend, kann die betroffene Haltestelle nicht vollständig barrierefrei ausgebaut werden.) Die Querneigung von Wegen sollte nicht mehr als 2 % betragen, wenn eine Längsneigung vorhanden ist.
Bodenindikatoren an Bushaltestellen	Taktile und kontrastreiche Bodenindikatoren und Leitelemente; Einheitliche und korrekte Umsetzung der Systematik
Haltestellenmast und Aushängfahrpläne	Gut lesbares und verständliches Fahrplanlayout der Aushänge bei mittlerer Höhe der Fahrplanaushänge von 1,35 m. Bei gleichzeitiger Befestigung von Fahrplanaushängen und Abfallbehälter an einem Mast ist der Abfallbehälter so anzuordnen, dass die Zugänglichkeit und Lesbarkeit des Fahrplans nicht beeinträchtigt wird. Bei neu eingerichteten Haltestellen ist darauf zu achten, dass der Abfallbehälter nicht am gleichen Mast befestigt wird wie die Fahrplanaushänge.
Weitere Ausstattungselementen	Sitzgelegenheiten mit Armlehne für das erleichterte Aufstehen. Witterungsschutz (soweit baulich am Ort der Haltestelle möglich), transparent, mit integrierter Sitzgelegenheit, Beleuchtung und Fahrplanvitrine, angeordnet mit der offenen Seite zur Straße. Gute Beleuchtung der Haltestelle, insb. Ausleuchtung der Fahrplanaushänge, Empfehlung 25-50 lux.

	Dynamischer Fahrgastinformationszeiger mit der Anzeige von Abfahrzeiten, Störungen und weitere Informationen; Auffindbarkeit und Nutzbarkeit nach dem Zwei-Sinne-Prinzip.
Höhe der Haltekante – Busbord	Zielhöhe der Haltekante an Bushaltestellen beträgt 18 cm; wenn diese Höhe nicht umzusetzen ist, gilt eine Höhe von 16 cm bei ausschließlicher Bedienung mit Kleinbussen
Wagenfußbodenhöhe und Absenkfunktion des Busses	Gute Anfahrbarkeit der Haltestelle, so dass der Abstand zwischen Bus und Bordstein im Bereich der Türen max. 5 cm beträgt (ideal ist ein Abstand von max. 2 cm)

Zusätzlich sollte beachtet werden, dass alle wesentlichen Informationen so übermittelt werden, dass sie auch von Menschen mit sensorischen Einschränkungen wahrgenommen werden können. Diese Funktion wird Zwei-Sinne-Prinzip genannt. Das Prinzip stellt sicher, dass wesentliche Informationen und Orientierungshilfen mindestens für zwei der drei Sinne Sehen, Hören und Fühlen (Tasten) gegeben werden.

Detailliertere Anforderungen befinden sich im Leitfaden zur Richtlinie NMOB-Barrierefreiheit: Standards für die Herstellung barrierefreier Bushaltestellen im Saarland vom MUKMAV des Saarlandes. Diese Anforderungen sind mit den beauftragten VU abzustimmen.

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

- ▶ **Fahrgastzahlen** (Ein- und Aussteiger),
- ▶ **Fahrplanangebot** (Zahl der Ankünfte / Abfahrten und regelmäßige Umsteigebeziehungen),
- ▶ **Lage** der Haltestellen (zu ÖPNV-relevanten Zieleinrichtungen).

In folgende Kategorien werden Haltestellen im Landkreis Saarlouis grundsätzlich unterteilt:

- ▶ **Kategorie 1: Haltestelle als Netzschwerpunkt** mit Verknüpfungsfunktion zum Schienenverkehr oder als wichtige Schnittstelle innerhalb des Busverkehrs oder der dauerhaft sehr hohen Nachfrage aufgrund der zentralen Lage. Ein barrierefreier Ausbau ist unabdingbar. Im Landkreis Saarlouis sind die folgende Haltestellen: Saarlouis ZOB Kleiner Markt, Saarlouis Hauptbahnhof, Lebach Bahnhof, Dillingen Bahnhof.
- ▶ **Kategorie 2: Zentrale Haltestelle**, in zentraler Lage im Ort oder Stadtteil mit hohem bis mittlerem Fahrgastauskommen. Bedienung meist durch mehrere Linien. Außerdem Haltestellen, die regelmäßige Umsteigebeziehung aufweisen, auch außerhalb geschlossener Ortschaften, oder in der Nähe von wichtigen, stark frequentierten Zielen (z. B. Krankenhäuser, große Altenheime, Einkaufsmärkte, Bahnhofpunkte). Ein barrierefreier Ausbau ist prioritär anzustreben.
- ▶ **Kategorie 3: Standardhaltestellen**, die nicht unter Typ 1 oder Typ 2 fallen. Hier ist der barrierefreie Ausbau wünschenswert und in Abhängigkeit von den Bedingungen vor Ort zu prüfen.

Ausnahmetatbestände zur vollständigen Barrierefreiheit:

- ▶ Die Längsneigung im Bereich der barrierefreien Haltestellen und Zuwege darf 6 % nicht überschreiten. Ist aus topographischen Gründen eine höhere Längsneigung

zwingend, kann die betroffene Haltestelle nicht vollständig barrierefrei ausgebaut werden.

- ▶ Des Weiteren kann es bei bestimmten Haltestellen vorkommen, dass aus folgenden Gründen eine vollständige Barrierefreiheit nicht möglich oder sinnvoll umzusetzen ist:
 - ▶ wenn die Haltestelle außerhalb einer geschlossenen Ortslage ohne Siedlungsschwerpunkt liegt, z. B. an einer Abzweigung oder in der Nähe eines Gehöfts;
 - ▶ wenn die Haltestelle nicht über befestigte Wege erreichbar ist und diese auch nicht ohne verhältnismäßig großen Aufwand angelegt werden können (z. B. außerhalb der Ortschaften an unbefestigtem Fahrbahnrand);
 - ▶ wenn die Haltestelle nur dem Zweck der zeitlich eingeschränkten Schülerbeförderung dient, z. B. an Grundschulen oder in Wohngebieten, wo vorausgesetzt werden kann, dass behinderten Kindern beim Ein-/Ausstieg geholfen wird;
 - ▶ wenn Haltestellen auf Privatgelände liegen oder nur temporär eingerichtet sind.

Ein Verzicht auf barrierefreien Ausbau einer Haltestelle ist von zuständigen Baulastträger bzw. der betroffenen Kommune jeweils zu begründen. Sind Ausnahmetatbestände zur vollständigen Barrierefreiheit vorhanden, ist zu prüfen, ob ein Teilbereich der Haltestelle bedingt barrierefrei ausgebaut werden kann. Hierunter ist zu verstehen, dass einige bauliche Maßnahmen an der Haltestelle nicht den maximalen Anforderungen zur vollständigen Barrierefreiheit entsprechen.

Eine Umsetzung der Maßnahmen kann nur im Rahmen der gegebenen finanziellen Möglichkeiten stattfinden.

3.4.11. Kundenkommunikation und Marketing

Zwischen dem saarVV und den VU sind Kundeninformationen zum Liniennetz und Fahrplan sowie zur Betriebsabwicklung und den Tarifen abzustimmen, um Dopplungen zu meiden und Synergien zu nutzen.

Zudem sind mit den vorgenannten Vertriebskanälen (vgl. Kapitel 2.2.6) der persönliche, der telefonische und/oder auch der internetgestützte Kundeninformationsaustausch sicher zu stellen:

- ▶ **Persönlicher Kundenkontakt:** Die bestehenden Beratungs- und Verkaufsstellen in Saarlouis und Lebach sind mindestens zu den bestehenden Öffnungszeiten fortzuführen.
- ▶ **Telefonischer Kundenkontakt:** Die telefonische Erreichbarkeit der KVS GmbH muss zusätzlich zur Erreichbarkeit des Call- & Abo-Centers des saarVV zu den üblichen Geschäftszeiten gewährleistet sein. Dies soll der Information der Fahrgäste über Fahrpläne, Tarife und Örtlichkeiten sowie der Bearbeitung von Beschwerden und Fundsachenanfragen dienen.
- ▶ **Online-Kundenkontakt:** Die Erreichbarkeit der KVS GmbH per E-Mail für alle den Verkehr betreffenden Anliegen inkl. Erstbearbeitung und Rückmeldung an den Kunden muss gewährleistet sein. Eine Internetpräsenz ist weiterhin zu betreiben, die tagesaktuell über Fahrpläne, Tarife, Erreichbarkeit und aktuelle Betriebsstörungen, Umleitungen, Marketingaktionen oder Sonderverkehre informiert. Eine Verlinkung zum saarVV und zum saarfahrplan muss gegeben sein.

Die KVS GmbH betreibt im Sinne des AT LK Saarlouis kontinuierliche Marketingaktivitäten. Dazu gehört die Abstimmung eines jährlichen Marketing- und Kommunikationsplans mit dem saarVV, der Geschäftsstelle des ZPS bzgl. RegioBus-Linien und anderen im Verbund integrierten Unternehmen. Die Marketingaktionen werden gemäß Kapitel 2.2.11. weiter fortgeführt.

4. Durchführung der Mängelanalyse

Im Rahmen der Mängelanalyse werden die Anforderungen, die an den ÖPNV im Landkreis Saarlouis gestellt werden herausgearbeitet, geprüft und bewertet. Im ersten Teil wird das Augenmerk auf die drei folgenden Bereiche gerichtet:

- ▶ Erschließungsqualität (Erreichbarkeit von Haltestellen),
- ▶ Bedienungsqualität (Angebot an Referenzhaltestellen) und
- ▶ Verbindungsqualität (Reisezeitvergleich zwischen ÖPNV und dem MIV).

Zudem werden Mängel, die sich aufgrund der Aussagen und Vorgaben in rechtlichen Regelwerken und Planungen ergeben, untersucht. Abschließend werden sonstige Mängel, die aufgrund vorliegender Beschwerden und anderer Eingaben bekannt sind, geprüft.

4.1. Erschließungsqualität

Für die Betrachtung der Erschließungsqualität werden die derzeit durch den Busverkehr bedienten Haltestellen innerhalb des Landkreises Saarlouis herangezogen. Hierbei werden die Einzugsradien um die einzelnen Haltestellen abgebildet. Der Erschließungsstandard (Einzugsradius einer Haltestelle) für die ÖSPV-Haltestelle ist im Landkreis auf 300 m bis 600 m festgelegt (vgl. Kapitel 3.3.3., Tabelle 29).

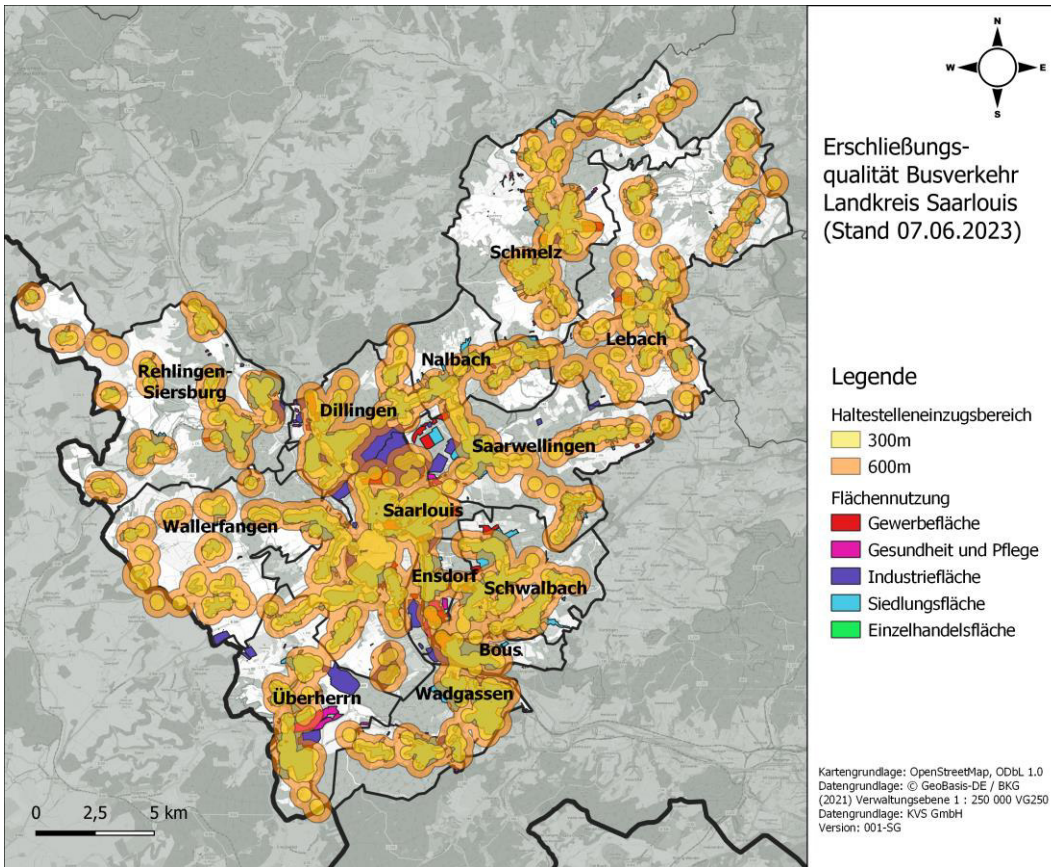
Bei der Abbildung 25 der Flächennutzung wurden folgende neue Wohn- und Industriegebiete berücksichtigt:

- ▶ Wohngebiet „Auf dem Bornberg“ in Schmelz-Hüttersdorf
- ▶ Wohngebiet „Groß Wies 3“ in Überherrn-Felsberg
- ▶ Wohngebiet „Weiherberg 5 BA“ in Lebach
- ▶ Wohngebiet „Vor dem Grundsberg 1. Erweiterung“ in Lebach-Dörsdorf
- ▶ Gewerbegebiet „Erweiterung Gewerbegebiet Ost an der B 268“ in Schmelz-Bettingen
- ▶ Gewerbegebiet Erweiterung „Auf Häpelt“ in Lebach
- ▶ Industriegebiet „Lisdorfer Berg“ in Saarlouis an der B269 neu

Aus der weitgehenden Überlappung der Haltestelleneinzugsbereiche und mit den Wohn- und Gewerbegebieten im Landkreis Saarlouis in Abbildung 25 wird ersichtlich, dass der Landkreis eine hohe Erschließungsqualität aufweist. Besonders Siedlungs- und Einzelhandelsflächen sowie Flächen für Einrichtungen des Gesundheitssektors werden gut abgedeckt. Die Industrie- und Gewerbeflächen werden noch nicht vollständig durch die Haltestelleneinzugsbereiche abgedeckt. Neben den Erschließungslücken in den zusammenhängenden Industrie- und Gewerbeflächen (z. B. Dillinger Hütte, Mosolf-Gelände, Kraftwerk Ensdorf), die systembedingt zustande kommen und keiner weiteren Beachtung bedürfen, benötigen unerschlossene Gewerbegebiete und v. a. Siedlungsflächen eine genauere Betrachtung.

Im südlichen Kreis weisen die Gewerbegebiete rund um das Häfeld und die Überherrner Langwies deutliche Erschließungsmängel auf. Im westlichen Teil der Gemeinde Saarlouis wird der Campus Nobel (Wohn-, Gewerbe- und Industrienutzung) nicht durch die Einzugsradien der Haltestellen abgedeckt.

Abbildung 25: Erschließungsqualität im Landkreis Saarlouis



Im Kapitel 3 (Zielvorgaben und Anforderungsprofil) wurde beschrieben, dass eine Fläche als erschlossen gilt, wenn mindestens 80 % der Bevölkerung innerhalb der definierten Einzugsradien lebt. Bei einem Einzugsbereich von 300 m werden knapp 79,55 % der Siedlungsfläche im Landkreis Saarlouis erschlossen (vgl. Abbildung 26). Der Anteil erschlossener Siedlungsfläche beträgt 97,60 % bei einem Haltestelleneinzugsbereich von 600 m (vgl. Abbildung 27). Es ist deshalb davon auszugehen, dass in den erschlossenen Siedlungsflächen mehr als 80 % der Bevölkerung leben, insbesondere vor dem Hintergrund, dass überwiegend die Kernbereiche der Ortschaften abgedeckt sind, welche dichter besiedelt sind. Somit erfüllt der Landkreis Saarlouis mit dem vorhandenen ÖPNV-Angebot seine Aufgabe einer ausreichenden Erschließung. Eine weitere Feinerschließung kann jedoch mit Hilfe der Finanzierung der jeweiligen Kommunen erfolgen.

Abbildung 26: Haltestelleneinzugsbereich 300 m

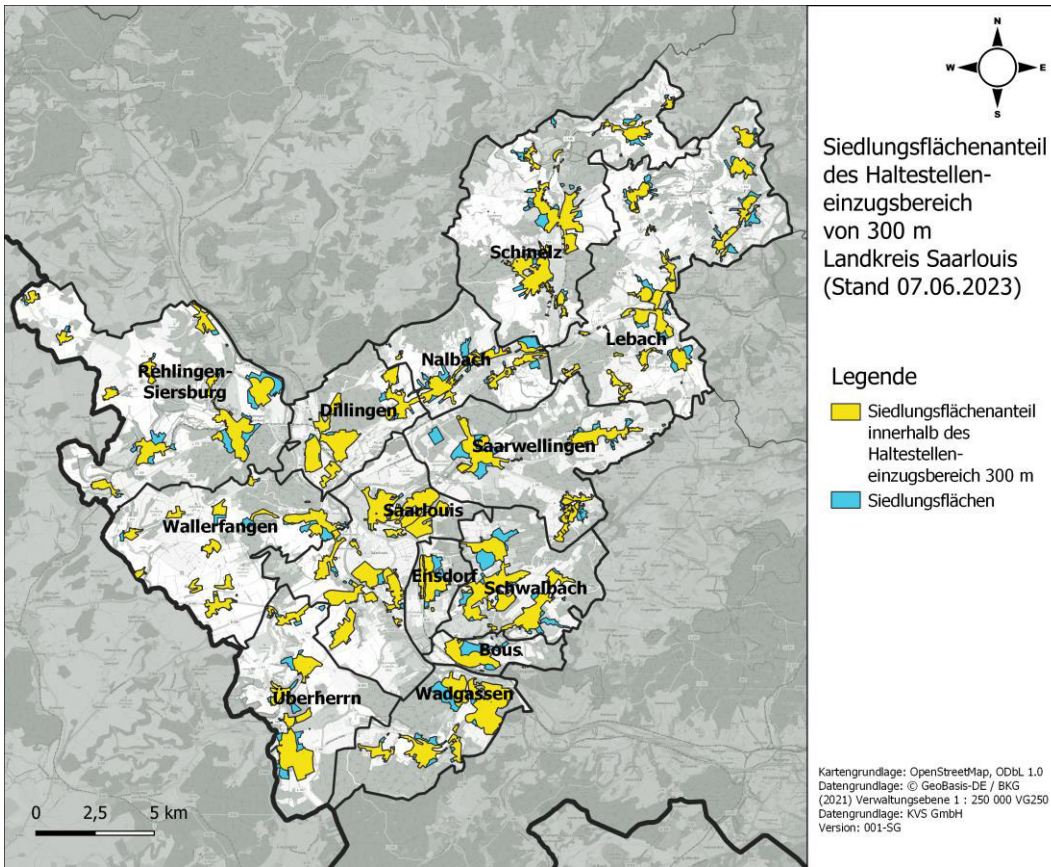
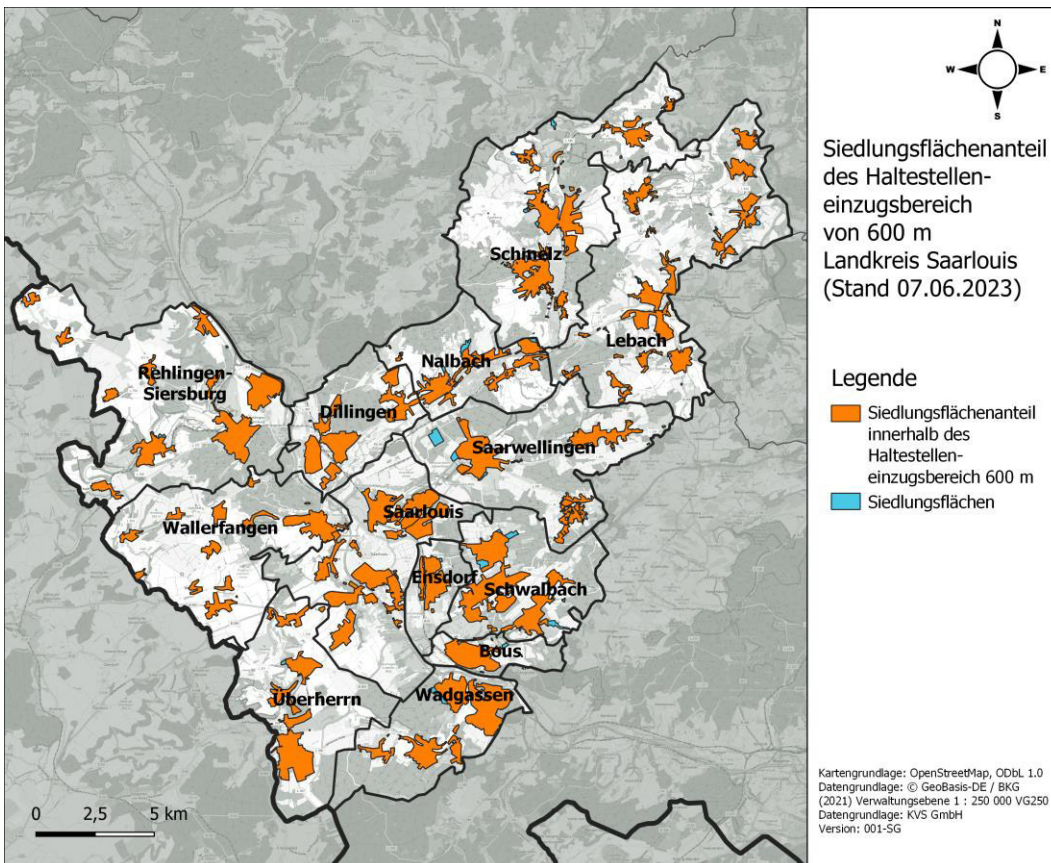


Abbildung 27: Haltestelleneinzugsbereich 600 m



Folgende Bereiche der Siedlungsränder, Industrie- und Gewerbeflächen im Landkreis Saarlouis weisen geringe Erschließungsmängel auf (siehe Abbildung 28 bis Abbildung 30).

Erschließungsdefizite an Siedlungsflächen:

- ▶ In **Nalbach** und **Piesbach** an den Ausläufern der Siedlungsgebiete (Etzelbachstraße, Litermontstraße, Schöngutweg, Kleppnerstraße)
- ▶ **Campus Nobel** in der Gemeinde Saarwellingen
- ▶ Ortsteil Auschet in der Gemeinde **Schmelz** (Auscheter Straße)
- ▶ In **Hülzweiler** entlang der Schwarzenholzer Straße und Zum Felsacker
- ▶ In **Wadgassen** auf dem Glockenberg entlang der Johannes-Kirschweg-Straße und an den Ausläuferstraßen der Ulandstraße
- ▶ In **Schwalbach** entlang der Püttlinger Straße und Am Morgenstern
- ▶ In **Altforweiler** entlang der Straße Am Ottersberg

Erschließungsdefizite an Industrie- und Gewerbeflächen in den folgenden Ortsteilen:

- ▶ In **Saarwellingen** der Campus Nobel entlang der Alfred-Nobel-Allee, sowie der Industriepark und das Gewerbegebiet John Saarwellingen an der Werner-von-Siemens-Straße
- ▶ In **Altforweiler** am Industriepark Häsfeld an der Industriestraße sowie Langwies in Überherrn

Es sind jedoch alle Kernzonen der Ortsteile vollständig durch die definierten Haltestelleneinzugsbereiche von 300 m und 600 m erschlossen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Ausweisung von Neubaugebieten und/oder Gewerbegebieten etc. der Planungshoheit der Kommunen unterliegt. Dabei sollen hauptsächlich Flächen ausgewiesen werden, die bereits mit dem ÖPNV erschlossen sind. Ist dies nicht möglich, so ist eine ÖPNV-Anbindung und -Erschließung frühzeitig einzuplanen und mit dem ÖPNV-AT sowie dem VU, welches die Konzessionen inne hat, abzustimmen (vgl. auch Anforderungen aus dem VEP ÖPNV, siehe Kapitel 3.2.2.).

Abbildung 28: Detailansicht Erschließungsmängel (1/3)

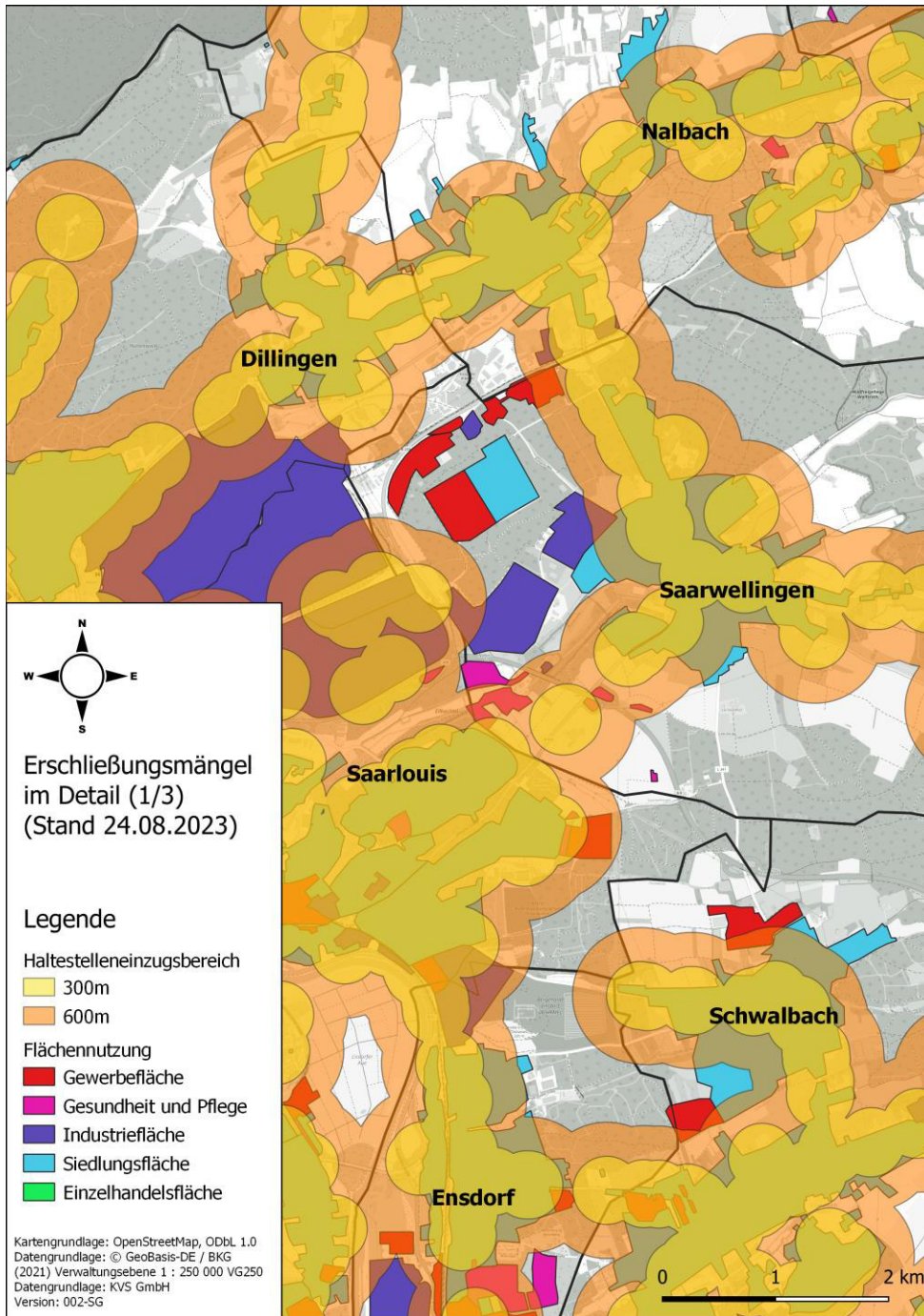


Abbildung 29: Detailansicht Erschließungsmängel (2/3)

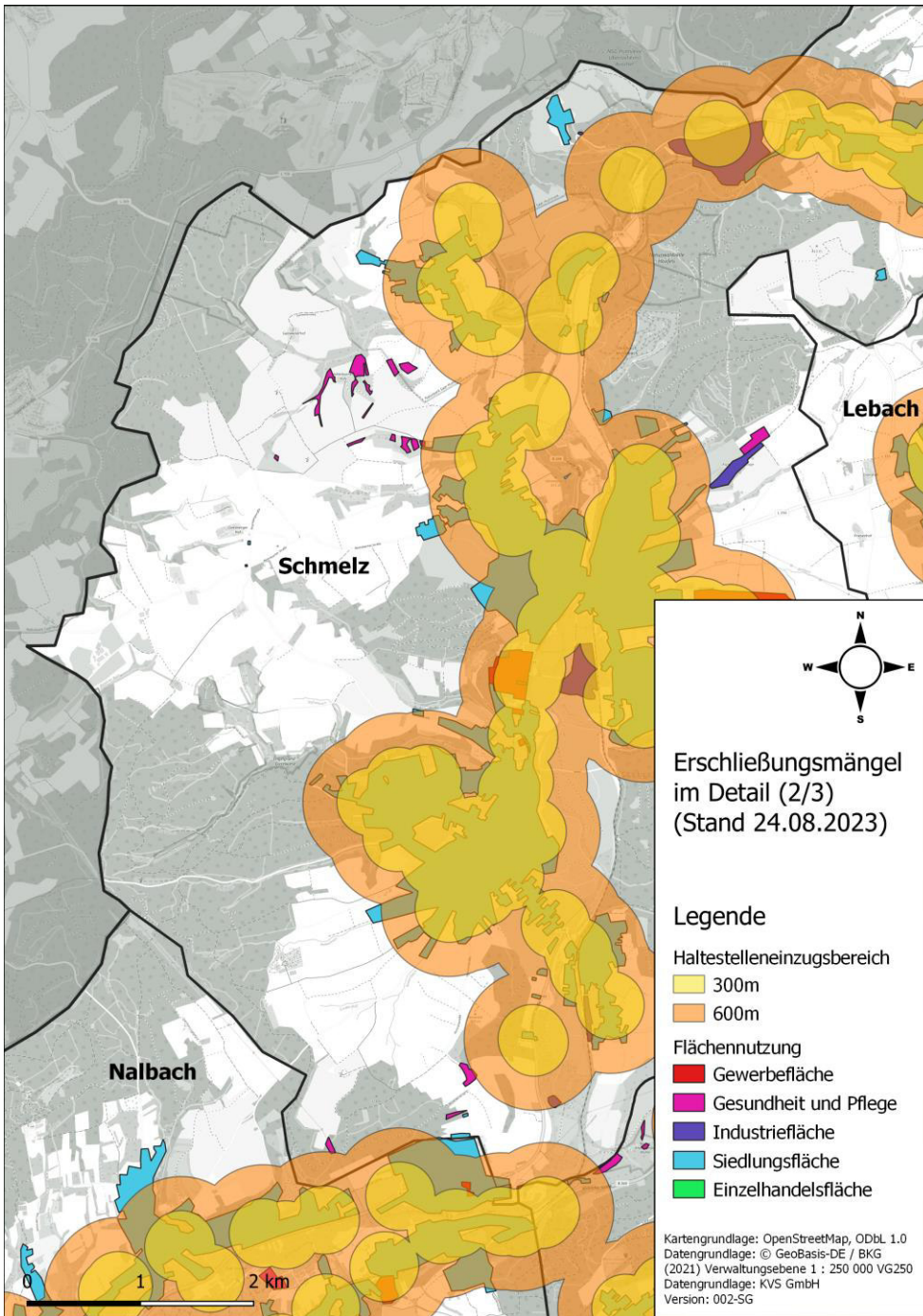
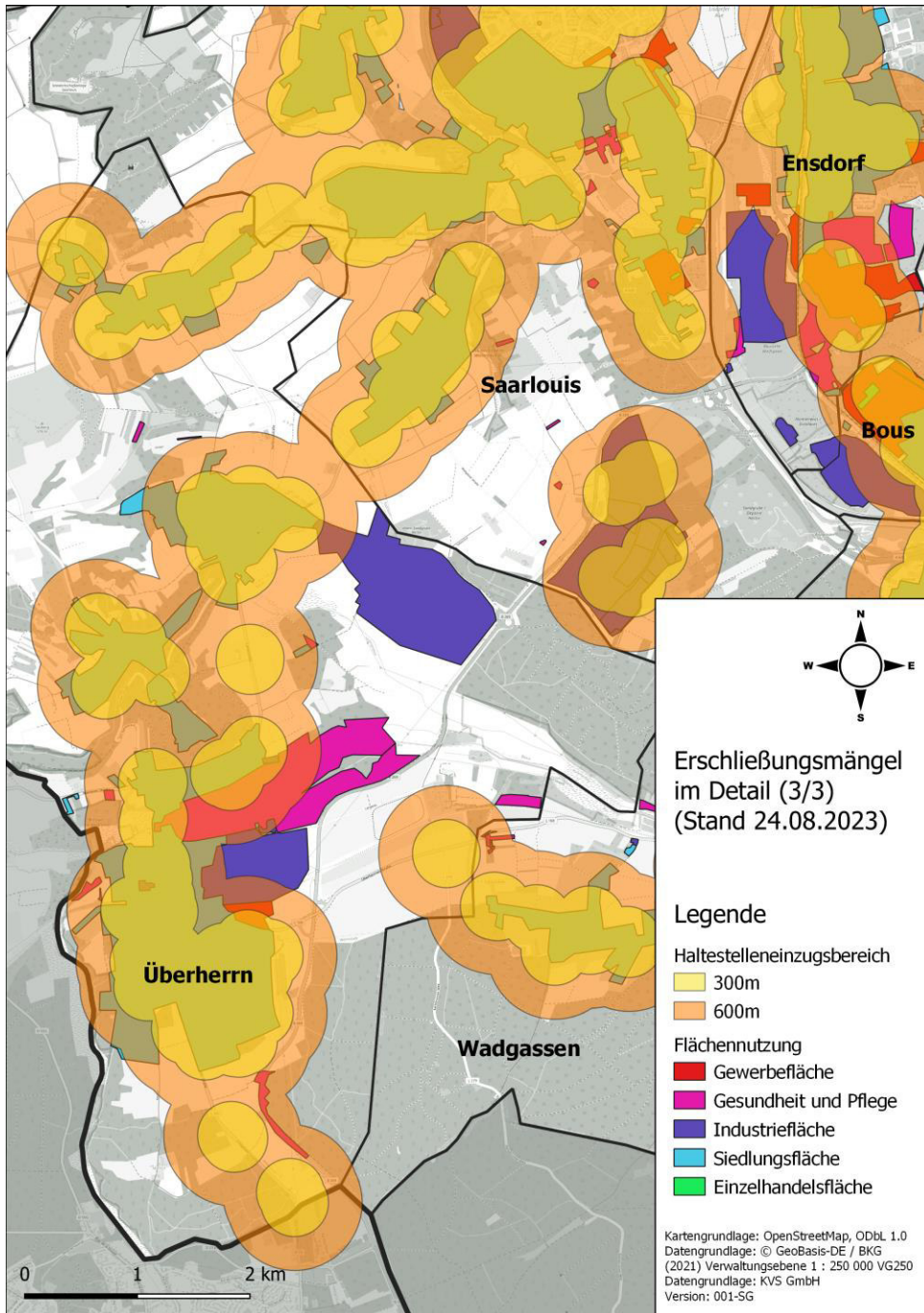


Abbildung 30: Detailansicht Erschließungsmängel (3/3)



4.2. Bedienungsqualität

Zur Bemessung der Bedienqualität wird das vorgehaltene Angebot (Stand 2022/2023) mit den bereits formulierten Anforderungen aus dem Kapitel 3.3.4 (Definition der Verkehrszeiten, dem Regelangebot nach den Verkehrsachsen sowie nach der Verkehrszeit, Tabelle 30 und Tabelle 31) abgeglichen. Zusätzlich wird auf das Achsenschema des Landkreises Saarlouis (vgl. Abbildung 24) zurückgegriffen.

Die Auswertung der Vorgaben zum Regelangebot auf den **A-Achsen** ergibt, dass das Angebot der RegioBus-Linien die Bedienung von Mittel- sowie Grundzentren durch einen 30'/60'-Minutentakt montags bis freitags in der NVZ und einen 60'/120'-Minutentakt in der SVZ erfüllen. Am Wochenende erfolgt nach der Einführung des PlusBus-Standards 2022 die Bedienung sowohl in der NVZ bei den Linien R3, R4 und R5/X5 als auch in der SVZ überwiegend im 60'/120'-Minutentakt. Insofern werden auf den A-Achsen keine Mängel bei den Bedienqualitäten festgestellt. Die Linie R13 stellt in Teilen einen Sonderfall dar, der nicht ganz die Anforderungen erfüllt, da ihr Angebot schwerpunktmäßig auf Ausbildungs- und Berufspendler ins Oberzentrum ausgelegt ist.

Die Betrachtung der **G-Achsen** zeigt, dass die Anforderungen an die Bedienungsqualität größtenteils erfüllt werden. In Gebieten mit hoher Nutzerdichte, die auf Siedlungsachsen 1. Ordnung liegen, stellt das ÖPNV-Angebot eine attraktive Alternative zum MIV dar. Vereinzelte Defizite sind vornehmlich in den ländlichen Räumen und/oder in der SVZ festzustellen.

Auf den **L-Achsen** wird das Ergänzungsnetz zum Grundnetz dargestellt. Auf diesen Achsen verbleibt montags bis freitags oftmals nur ein Angebot im Schülerverkehr ohne regelmäßigen Takt. Am Wochenende findet oft gar keine Bedienung statt.

Tabelle 37: Bedienungsqualität der einzelnen Achsen-Abschnitte

Achse	Abschnitt	Referenzhaltestellen*	Netzebene NVP 2018	Betrachtete Linien	Ist-Zustand Taktfahrten Mo-Fr		Ist-Zustand Taktfahrten Sa		Ist-Zustand Taktfahrten So						
					NVZ** Takt	Fahrtenpaare	NVZ** Takt	Fahrtenpaare	NVZ** Takt	Fahrtenpaare					
A1	Überherrn - Schaffhausen - (Völklingen) - Saarbrücken	Überherrn Bf.	Grundnetz	R13	60'/120'	12	-	1	120'	6	-	1	-	-	2
A2	Saarlouis - Dillingen - Nalbach - Lebach	Saarlouis ZOB	Grundnetz	R5 (X5)	60' (eF)	17	60'	4	60'	12	60'	6	120'	6	8
A3	Lebach - Schmelz	Schmelz Brücke	Grundnetz	R3	30'/60'	18	60'	4	60'	12	60'	7	60'/120'	7	9
A4	Schmelz - Wadern	Schmelz Brücke	Grundnetz	R3	30'/60'	18	60'	4	60'	12	60'	7	60'/120'	7	9
A5	Lebach - St. Wendel	Lebach Bf.	Grundnetz	R4	60'	14	60'	4	60'	11	60'	6	120'	6	8
G1	Saarlouis - Wallerfangen	Saarlouis ZOB	Grundnetz	410, 411	30'/60'	27	60'/120'	4	30'/60'	11	-	3	~120'	-	8
G2	Saarlouis - Ens Dorf	Saarlouis ZOB	Grundnetz	406	15'/30'	39	30'/60'	7	30'/60'	19	30'/60'	10	60'	10	12
G3	Wadgassen - Bous	Wadgassen Saarstraße	Grundnetz	406	15'/30'	39	30'/60'	7	30'/60'	19	30'/60'	10	60'	10	12
G4	Saarlouis - Überherrn (Creutzwald)	Saarlouis ZOB	Grundnetz	409/419	30'/60'	20	30'/60'	7	30'/60'	17	30'/60'	7	60'/120'	7	11
G5	Saarlouis - Hülzweiler - Schwalbach	Saarlouis Hbf	Grundnetz	402/404	30'	29	30'/60'	5	60'	11	60'	7	60'/120'	7	6
G6	Schwarzenholz - Bous	Schwarzenholz Markt	Grundnetz	425	60'	14	-	1	120'	6	-	2	~120'	6	6
G7	Saarwellingen - Schwarzenholz	Saarwellingen Schloßplatz	Grundnetz	425	60'	14	-	1	120'	6	-	2	~120'	6	6
G8	Saarwellingen - Nalbach	Saarwellingen Schloßplatz	Grundnetz	401/403	60'	15	60'	7	60'	11	60'	10	60'	10	11
G9	Saarwellingen - Lebach	Saarwellingen Schloßplatz	Grundnetz	463	60'	12	-	1	60'	11	60'	2	120'	4	4
G10	Nalbach - Schmelz	Nalbach Kirche	Grundnetz	466	60'	14	60'	4	60'	11	60'	6	120'	4	4
G11	Wallerfangen - Gau-Ortsteile	Wallerfangen Rathaus	Grundnetz	422	60'/120'	10	60'/120'	2	60'/120'	7	120'/180'	2	180'/300'	2	5
G12	Saarlouis - Felsberg - Gau-Ortsteile	Saarlouis ZOB	Grundnetz	421	60'	9	-	1	120'	5	120'	2	120'	2	3
G13	Dillingen - Wallerfangen	Dillingen Bahnhof	Grundnetz	410, 411	30'	28	60'/120'	5	60'	15	60'	4	60'	4	9
G14	Saarlouis - Ens Dorf (SPNV)	Saarlouis Hbf.	Grundnetz	402/404	30'	29	30'/60'	5	60'	11	60'	6	60'/120'	6	6
G15	Ens Dorf - Bous (SPNV)	Ens Dorf Kirche	Grundnetz	406	15'/30'	39	30'/60'	7	30'/60'	19	30'/60'	10	60'	10	12
G16	Lebach - Limbach	Lebach Bf.	Grundnetz	464	60'	9	-	1	120'	5	-	1	120'	4	4
G17	Dillingen - (Becklingen) Rehlingen	Dillingen Bf.	Grundnetz	411	60'	10	-	-	120'	5	-	1	60'/120'	5	5
G18	Rehlingen - Siersburg	Rehlingen Lothar-Kahn-Schule	Grundnetz	411	60'	13	-	1	120'	5	120'	2	120'	2	5
G19	Siersburg - Birlingen	Birlingen Ortsmitte	Grundnetz	462	60'	10	-	1	120'	5	-	2	120'	5	6
G20	Saarlouis - Saarwellingen	Saarlouis Hbf.	Grundnetz	401/403, 463	60'	14	30'/60'	7	60'	11	30'/60'	7	60'	7	11
G21	Saarlouis - Wadgassen	Saarlouis ZOB	Grundnetz	406	15'/30'	39	30'/60'	7	30'/60'	19	30'/60'	10	60'	10	12
G22	Ens Dorf - Schwalbach	Ens Dorf Kirche	Grundnetz	402/404	30'	29	30'/60'	9	60'	11	60'	6	60'/120'	6	7
G23	Schmelz - Limbach / Bohmental	Schmelz Haus Diana	Grundnetz	467	60'	14	-	1	120'	4	-	1	120'	4	4
G24	(Überherrn) Friedrichweiler - Schaffhausen - Wadgassen	Friedrichweiler Warndstraße	Grundnetz	429	60'	12	-	1	120'/180'	4	-	1	-	-	-
G25	Dillingen - Nalbach	Dillingen Bf.	Grundnetz	401/403, 466	60'	15	60'	7	60'	11	60'	10	60'	10	11
L1	Saarlouis - Lisdorfer Berg	Saarlouis ZOB	Ergänzungsnetz	MSX	-	2	-	3	-	1	-	2	-	-	-
L2	Bous - Schwalbach	Bous Bf.	Ergänzungsnetz	426	SV	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
L3	Saarlouis - Dillingen (SPNV)	Saarlouis Hbf.	Ergänzungsnetz	403	60'	15	60'	7	60'	11	60'	10	60'	10	11
L4	Rehlingen - Fremersdorf (-Mechern)	Rehlingen Lothar-Kahn-Schule	Ergänzungsnetz	462	-	e.F.	-	-	-	e.F.	-	-	-	-	-
L5	Bous - Völklingen (SPNV)	Bous Bf.	Ergänzungsnetz	425 (K85 685)	~120'	5	-	1	60'/120'	5	-	2	-	-	4
L6	Primsweiler - Schmelz	Primsweiler Bf.	Ergänzungsnetz	466	60'	14	60'	3	60'	11	60'	5	120'	5	4
L7	(Limbach) - Dorf im Bohmental - Dörsdorf	Dorf im Bohmental, Abzw.	Ergänzungsnetz	473	SV	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
L8	Lebach - Hasborn	Lebach Bf.	Ergänzungsnetz	473	SV	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
L9	Dillingen - Düppenweiler	Dillingen Bf.	Ergänzungsnetz	424	60'/300'	4	-	-	240'	2	-	-	-	-	1

* Auswahl einer Referenzhaltestelle (zentrale Lage zum Siedlungsschwerpunkt), maßgeblich ist das Angebot zum VG-Hauptort bzw. zum nächsten zentralen Ort (und zurück)
 ** NVZ ohne Verstärkungsfahrten: Mo-Fr: 06:00-20:00, Sa: 07:00-18:00
 *** SVZ ohne Verstärkungsfahrten: Mo-Fr: 04:00-06:00, 20:00-24:00; Sa: 04:00-07:00, 18:00-24:00; So: 04:00 - 24:00
 SV = Schulverkehr
 SPNV = auch SPNV-Achse

Grundnetz: Mittelzentren / Grundzentren

Das Angebot auf den **A-Achsen** erfüllt überwiegend die Anforderungen für den straßengebunden ÖPNV. Einzig das Angebot auf der A1 wird mit der RegioBus-Linie 13 nachfrageorientiert bedient (Berufspendler, Schüler und Studenten) und erfüllt somit die angebotsorientierten Anforderungen nicht.

Grundnetz: Mittelzentren / Grundzentren / Gemeinde

Die Bedienung auf den **G-Achsen** hat montags bis freitags in der NVZ mit einem 30'- bzw. 60'-Takt zu erfolgen. An Samstagen in der NVZ und der SVZ sowie an Sonntagen in der SVZ wird eine Bedienung mit einem 60'- bzw. 120'- Takt vorausgesetzt. Dies erfüllen die vorhandenen Bedienungen auf den G-Achsen zwischen den Mittelzentren und den Grundzentren größtenteils (vgl. Tabelle 38).

Der Achsenabschnitt G17 zwischen Dillingen Bahnhof und Rehlingen Lothar-Kahn-Schule ist die einzige Verbindung, auf welcher in der SVZ Mo-Fr kein Angebot vorgehalten wird. Weitere Verbindungen fallen durch ein zu geringes Angebot (einzelne Fahrten ohne Takt) in der SVZ auf. Jedoch werden auf den meisten G-Achsen Mo-Fr die Richtwerte eingehalten sowie zum Teil übertroffen (dichter Takt als gefordert).

Am Samstag werden die Bedienungskriterien auf den G-Achsen in der NVZ, bis auf eine Ausnahme (G24), erfüllt. Dieses Defizit wird auch nicht mit der zum Teil parallelverlaufenden R13 kompensiert. In der SVZ fällt auf einigen G-Achsen das Angebot geringer aus als gefordert (G1, G6, G7, G16, G17, G19, G23 und G24). Der überwiegende Teil der Verbindungen erreicht die geforderte Taktung.

Am Sonntag erfüllt das Angebot, bis auf wenige Ausnahmen, die Bedienungsqualität. Jedoch ist darauf hinzuweisen, dass das gute Angebot ab 13 Uhr einen ausreichenden Gesamtwert erreicht, der die Bedienlücken zwischen 8 Uhr und 12 Uhr bei dieser Bewertung „ausgleicht“. Am Vormittag besteht eine Bedienlücke, die u.a. von touristischen Leistungsträgern bemängelt wird.

An den folgenden Achsen lässt sich ein Bedienungsangebot erfassen, welches den vorgeschriebenen Bedienungsqualitäten an allen Tagen und zu jeder Verkehrszeit gänzlich entspricht:

- ▶ G2, G3, G4, G5, G8, G10, G13, G14, G15, G20, G21, G22





Auffällig ist, dass bei den Achsen die Mängel in der Bedienqualität mit einer Ausnahme (G24) in der Schwachlastzeit liegen.

Tabelle 38: Bedienqualität auf den G-Achsen

Achse	Referenzhaltestellen*		Richtwert Mo-Fr		Richtwert Sa		Richtwert So
			NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
G1	Saarlouis ZOB	Wallerfangen Rathaus	30'/60'	60'/120'	30'/60'	e. F.	~120'
G2	Saarlouis ZOB	Ensdorf Kirche	15'/30'	30'/60'	30'/60'	30'/60'	60'
G3	Wadgassen Saarstraße	Bous Bf.	15'/30'	30'/60'	30'/60'	30'/60'	60'
G4	Saarlouis ZOB	Überherrn Bf.	30'/60'	30'/60'	30'/60'	30'/60'	60'
G5	Saarlouis Hbf.	Schwalbach Hiery	30'	30'/60'	60'	60'	60'/120'
G6	Schwarzenholz Markt	Bous Bf.	60'	e. F.	120'	e. F.	~120'
G7	Saarwellingen Schloßplatz	Schwarzenholz Markt	60'	e. F.	120'	e. F.	~120'
G8	Saarwellingen Schloßplatz	Nalbach Kirche	60'	60'	60'	60'	60'
G9	Saarwellingen Schloßplatz	Lebach Bf.	60'	e. F.	60'	60'	120'
G10	Nalbach Kirche	Schmelz Brücke	60'	60'	60'	60'	120'
G11	Wallerfangen Rathaus	Gisingen Haus Saargau	60'/120'	60'/120'	60'/120'	120'/180'	180'/300'
G12	Saarlouis ZOB	Gisingen Haus Saargau	60'	e. F.	120'	120'	120'
G13	Dillingen Bahnhof	Wallerfangen Rathaus	30'	60'/120'	60'	60'	60'
G14	Saarlouis Hbf.	Ensdorf Kirche	30'	30'/60'	60'	60'	60'/120'
G15	Ensdorf Kirche	Bous Bf.	15'/30'	30'/60'	30'/60'	30'/60'	60'
G16	Lebach Bf.	Limbach Kreuz	60'	e. F.	120'	e. F.	120'
G17	Dillingen Bf.	Rehlingen Lothar-Kahn-Schule	60'	-	120'	e. F.	60'/120'
G18	Rehlingen Lothar-Kahn-Schule	Siersburg Burgstraße	60'	e. F.	120'	120'	120'
G19	Siersburg Bf.	Biringen Ortmitte	60'	e. F.	120'	e. F.	120'
G20	Saarlouis Hbf.	Saarwellingen Schlossplatz	60'	30'/60'	60'	30'/60'	60'
G21	Saarlouis ZOB	Wadgassen Saarstraße	15'/30'	30'/60'	30'/60'	30'/60'	60'
G22	Ensdorf Kirche	Schwalbach Hiery	30'	30'/60'	60'	60'	60'/120'
G23	Schmelz Haus Diana	Limbach Kreuz	60'	e. F.	120'	e. F.	120'
G24	Friedrichweiler Warndtstraße	Wadgassen Saarstraße	60'	e. F.	120'/180'	e. F.	-
G25	Dillingen Bf.	Nalbach Kirche	60'	60'	60'	60'	60'

e. F. einzelne Fahrten

Richtwert

	übertrifft
	erfüllt
	nicht erfüllt
	kein Angebot

Ergänzungsnetz: Mittelzentren / Grundzentren / Gemeinde

Die **L-Achsen** werden durch den Schülerverkehr ohne regelmäßigen Takt sowie durch ein fehlendes Angebot am Wochenende charakterisiert. Dabei ist in diesem NVP eine Bedienungsqualität in der NVZ mit einem 30'- bzw. 60'-Minutentakt und in der SVZ mit einem 60'- bzw. 120'-Minutentakt vorgegeben. Die Achsenabschnitte L3 (Saarlouis – Dillingen) und L6 (Primweiler – Schmelz) sind die einzigen Verbindungen auf den L-Achsen, welche die Bedienungsqualitäten an allen Betriebszeitfenstern erfüllen Folgende Defizite bestehen auf den Achsenabschnitten:

- ▶ L1: einzelne Fahrten montags-freitags und samstags in der NVZ sowie SVZ, kein Angebot am Sonntag
- ▶ L5, L9: vertaktetes Angebot montags-freitags und samstags in der NVZ, Defizite in der SVZ
- ▶ L4 und L8: einzelne Fahrten montags-freitags sowie samstags in der NVZ

An folgenden Achsen finden ausschließlich Schulverkehrsfahrten von Montag bis Freitag statt:

- ▶ L2, L7

Zusammenfassend erfüllen fast alle G-Achsen die Bedienungsqualitäten im Grundnetz mit der Bedienung von Mittelzentren, Grundzentren und Gemeinden in der NVZ montags bis freitags sowie am Samstag.

Die häufigsten Defizite der G-Achsen bzw. des Grundnetzes liegen in der Nichterfüllung der Vorgaben in der SVZ montags bis freitags sowie in der SVZ am Samstag. Bei den L-Achsen weitet sich das Defizit zusätzlich auf die Vorgaben der SVZ am Sonntag aus.

4.3. Verbindungsqualität

Neben einer hohen Erschließungs- und Bedienungsqualität garantiert ein attraktiver ÖPNV auch eine hohe Verbindungsqualität. Diese kann man als die Attraktivität des Reisens zwischen einer Ausgangs- und Zielhaltestelle definieren. Sie ergibt sich aus der Beförderungs- und Umsteigezeit innerhalb der Verbindung zwischen Ausgangs- und Zielhaltestelle. Dabei ist das Verhältnis zwischen ÖPNV und MIV bei der Verkehrsmittelwahl häufig entscheidend.²⁸

Für die Untersuchung der Verbindungsqualität wird auf das Achsenschema des Landkreises Saarlouis (vgl. Abbildung 24) zurückgegriffen. Hierzu werden die Fahrzeiten im ÖPNV und MIV zwischen den festgelegten Referenzhaltestellen der vorgegebenen Achsen miteinander ins Verhältnis gesetzt. Bei der Reisezeit des ÖPNV wurden Verbindungen ohne Umsteigeerfordernis sowie in der Normalverkehrszeit²⁹ (ohne Verstärkerfahrten) betrachtet. Für die Reisezeit im MIV³⁰ wurde das Zeitfenster 9:00 Uhr bis 11:00 Uhr berücksichtigt (geringe Staubildung).

Zur Bewertung der Reisezeitverhältnisse zwischen ÖPNV und MIV wird folgende Klassifizierung vorgenommen:

Tabelle 39: Klassifizierung der Qualitätsstufen des Reisezeitverhältnisses ÖPNV/MIV:³¹

Qualitätsstufe	Qualitätsmerkmal	Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$
A	Sehr günstig	< 1,0
B	Günstig	1,0 < 1,5
C	Zufriedenstellend	1,5 < 2,1
D	Gerade noch akzeptabel	2,1 < 2,8
E	Schlecht	2,8 < 3,8
F	Sehr schlecht	≥ 3,8

Im VEP ÖPNV wird der Richtwert von 1,5 als mindestens anzustrebendes Reiseverhältnis zwischen ÖPNV und MIV in Verbindung von Mittelzentrum zu Mittelzentrum genannt.

Die im Landkreis Saarlouis ermittelten Reisezeiten der Achsen A, G und L sind den Tabelle 40 und Tabelle 41 zu entnehmen:

²⁸ <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/292363/>: Verbindungsqualität des ÖPNV (Stand des Wissens: 04.10.2021)

²⁹ Fahrzeitermittlung gem. saarfahrplan (ZPS), Stand 2023.

³⁰ Fahrzeitermittlung gem. <https://www.google.de/maps>

³¹ <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/292363/>: Verbindungsqualität des ÖPNV (Stand des Wissens: 04.10.2021)

Tabelle 40: Reisezeitvergleich der A- und G-Achsen:

Achse	Abschnitt	Referenzhaltestellen*		Netzebene NVP 2018	Betrachtete Linien	Reisezeit in Min. (einfacher Weg)		Reisezeit- verhältnis $t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$
						ÖPNV Bus	MIV PKW	
A1	Überherrn - Schaffhausen - (Völklingen) - Saarbr.	Überherrn Bf.	Saarbrücken Hbf.	Grundnetz	R13	41,0	24,0	1,7
A2	Saarlouis - Dillingen - Nalbach - Lebach	Saarlouis ZOB	Lebach Bf.	Grundnetz	R5/X5	53,5/42,5	27,0	2,0/1,6
A3	Lebach - Schmelz	Schmelz Brücke	Lebach Bf.	Grundnetz	R3	11,5	10,0	1,2
A4	Schmelz - Wadern	Schmelz Brücke	Wadern ZOB/Bf.	Grundnetz	R3	36,0	18,0	2,0
A5	Lebach - St. Wendel	Lebach Bf.	St. Wendel ZOB	Grundnetz	R4	42,0	33,0	1,3
G1	Saarlouis - Wallerfangen	Saarlouis ZOB	Wallerfangen Rathaus	Grundnetz	410/411	9,0	8,0	1,1
G2	Saarlouis - Ensdorf	Saarlouis ZOB	Ensdorf Kirche	Grundnetz	406	9,0	7,0	1,3
G3	Wadgassen - Bous	Wadgassen Saarstraße	Bous Bf.	Grundnetz	406	3,5	2,0	1,8
G4	Saarlouis - Überherrn (Creutzwald)	Saarlouis ZOB	Überherrn Bf.	Grundnetz	409/419	29,5	16,0	1,8
G5	Saarlouis - Hülzweiler - Schwalbach	Saarlouis Hbf.	Schwalbach Hiery	Grundnetz	402/404	17,5	9,0	1,9
G6	Schwarzenholz - Bous	Schwarzenholz Markt	Bous Bf.	Grundnetz	425	21,0	15,0	1,4
G7	Saarwellingen - Schwarzenholz	Saarwellingen Schloßplatz	Schwarzenholz Markt	Grundnetz	425	9,0	6,0	1,5
G8	Saarwellingen - Nalbach	Saarwellingen Schloßplatz	Nalbach Kirche	Grundnetz	401/403	9,0	5,0	1,8
G9	Saarwellingen - Lebach	Saarwellingen Schloßplatz	Lebach Bf.	Grundnetz	463	32,0	15,0	2,1
G10	Nalbach - Schmelz	Nalbach Kirche	Schmelz Brücke	Grundnetz	466	24,5	14,0	1,8
G11	Wallerfangen - Gau-Ortsteile	Wallerfangen Rathaus	Gisingen Haus Saargau	Grundnetz	422	11,5	9,0	1,3
G12	Saarlouis - Felsberg - Gau-Ortsteile	Saarlouis ZOB	Gisingen Haus Saargau	Grundnetz	421	28,0	15,0	1,9
G13	Dillingen - Wallerfangen	Dillingen Bahnhof	Wallerfangen Rathaus	Grundnetz	410/411	7,0	7,0	1,0
G14	Saarlouis - Ensdorf	Saarlouis Hbf.	Ensdorf Kirche	Grundnetz	402/404	9,0	7,0	1,3
G15	Ensdorf - Bous (KBS 685)	Ensdorf Kirche	Bous Bf.	Grundnetz	406	7,5	6,0	1,3
G16	Lebach - Limbach	Lebach Bf.	Limbach Kreuz	Grundnetz	464	19,5	14,0	1,4
G17	Dillingen - Rehlingen	Dillingen Bf.	Rehlingen Lothar-Kahn-Schule	Grundnetz	411	18,0	9,0	2,0
G18	Rehlingen - Siersburg	Rehlingen Lothar-Kahn-Schule	Siersburg Burgstraße	Grundnetz	411	5,5	3,0	1,8
G19	Siersburg - Biringen	Siersburg Bf.	Biringen Ortsmitte	Grundnetz	462	27,0	13,0	2,1
G20	Saarlouis - Saarwellingen	Saarlouis Hbf.	Saarwellingen Schlossplatz	Grundnetz	403/463	11,5	8,0	1,4
G21	Saarlouis - Wadgassen	Saarlouis ZOB	Wadgassen Saarstraße	Grundnetz	406	17,5	10,0	1,8
G22	Ensdorf - Schwalbach	Ensdorf Kirche	Schwalbach Hiery	Grundnetz	402/404	10,0	6,0	1,7
G23	Schmelz - Limbach	Schmelz Haus Diana	Limbach Kreuz	Grundnetz	467	16,0	9,0	1,8
G24	(Überherrn) Friedrichweiler - Schaffhausen - Wadgassen	Friedrichweiler Warndtstraße	Wadgassen Saarstraße	Grundnetz	429	18,0	11,0	1,6
G25	Dillingen - Nalbach	Dillingen Bf.	Nalbach Kirche	Grundnetz	466	16,0	11,0	1,5

Tabelle 41: Reisezeitvergleich der L-Achsen:

Achse	Abschnitt	Referenzhaltestellen*		Netzebene NVP 2018	Betrachtete Linten	Reisezeit in Min. (einfacher Weg)		Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$
						ÖPNV	MIV	
						Bus	PKW	
L1	Saarlouis - Lisdorfer Berg	Saarlouis ZOB	Lisdorfer Berg Wendeplatz	Ergänzungsnetz	MSX	14,0	12,0	1,2
L2	Bous - Schwalbach	Bous Bf.	Schwalbach Htery	Ergänzungsnetz	426	12,0	11,0	1,1
L3	Saarlouis - Dillingen (KBS 685)	Saarlouis Hbf.	Dillingen Hbf.	Ergänzungsnetz	466	9,5	8,0	1,2
L4	Rehlingen - Fremersdorf (- Mechern)	Rehlingen Lothar-Kahn-Schule	Fremersdorf Gasthaus Folz	Ergänzungsnetz	462	5,0	5,0	1,0
L5	Bous - Völklingen (KBS 685)	Bous Bf.	Völklingen Bf.	Grundnetz	425	8,0	8,0	1,0
L6	Primsweiler - Schmelz	Primsweiler Bf.	Schmelz Brücke	Ergänzungsnetz	468/466	8,5	6,0	1,4
L7	(Limbach) - Dorf am Bohnental - Dörsdorf	Dorf im Bohnental, Abzw.	Dörsdorf Kirche	Ergänzungsnetz	473	12,0	7,0	1,7
L8	Lebach - Hasborn	Lebach Bf.	Hasborn Wällerchen / Kirche	Ergänzungsnetz	473	43,0	16,0	2,7
L9	Dillingen - Düppenweiler	Dillingen Bf.	Düppenweiler Dorfplatz	Ergänzungsnetz	424	25,0	14,0	1,8

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

Bei der Ermittlung des Gesamtdurchschnittes der Reisezeitverhältnisse der Achsen A, G und L erhält man einen Wert von circa **1,57**. Dies entspricht in der Bewertung mithilfe der Qualitätsstufenklassifizierung einem „zufriedenstellend“. Für die einzelnen Achsenabschnitte haben sich die folgenden mittleren Reisezeitverhältnisse ergeben:

- ▶ Achse **A: 1,61** („zufriedenstellend“)
- ▶ Achse **G: 1,61** („zufriedenstellend“)
- ▶ Achse **L: 1,45** („günstig“)

Bei der Berechnung der Reisezeitverhältnisse der einzelnen Achsenabschnitte fällt auf, dass der Großteil einer „zufriedenstellenden“ Reisezeit unter dem Wert $< 2,0$ entsprechen. Das beste Verhältnis mit einem Wert von $1,0$ („günstig“) besitzen dabei die Achsen G13, L4 und L5. Der Achsenabschnitt L8 (Lebach – Hasborn) weist bei der Bewertung mit $2,7$ („gerade noch akzeptabel“) ein schlechtes Reisezeitverhältnis auf. Dies kann jedoch in der Linienführung begründet werden, denn Hasborn ist auf St. Wendel und nicht Lebach ausgerichtet.

Saarlouis, Lebach und Dillingen sind die Mittelzentren des Landkreises Saarlouis. Die Linie R5 verbindet diese Städte auf der Achse A2 miteinander. Das ermittelte Reisezeitverhältnis auf dieser für den Landkreis zentralen Achse beträgt $2,0$, was der Bewertung „zufriedenstellend“ entspricht. Zur Beschleunigung der Reisezeit wurde auf dieser Relation die X5 eingeführt. Mit dem gestrafften Linienverlauf wird ein Reisezeitverhältnis von $1,6$ im Vergleich zum MIV erreicht. Der VEP ÖPNV strebt ein Verhältnis von $1,5$ an, welches hier nicht gänzlich erreicht wurde.

4.4. Rechtliche Mängel

4.4.1. Allgemeine Anforderung ÖPNVG Saarland

Grundsätzlich werden alle Ziele und Anforderungen aus dem ÖPNVG Saarland im Landkreis Saarlouis umgesetzt. Die einzige Ausnahme bildet die komplette Integration der Haustarife in den Verbundtarif (§ 4 Abs. 1 ÖPNVG Saarland). Weiterhin gilt der Verbundtarif der Betreiber als Höchstarif. Mögliche Kostenunterdeckungen werden vom Landkreis ausgeglichen.

4.4.2. Barrierefreier Haltestellenausbau

Nach § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG war bis zum 1. Januar 2022 gefordert, eine vollständige Barrierefreiheit bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs für Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, zu erreichen. Im Nahverkehrsplan sind Ausnahmen konkret benannt und begründet (vgl. Kapitel 3.4.10.). Die Entfristung kommt nicht einer Entpflichtung beim Umsetzen des Ziels gleich. Der Haltestellenausbau ist weiter voranzutreiben. Die Bestandsaufnahme der Umsetzung der Zielvorgabe der 13 Kommunen im Landkreis Saarlouis ist der Tabelle 22 zu entnehmen.

Die Baulastträger im Landkreis Saarlouis nennen überwiegend den „fehlenden Raum“ als Ausnahmetatbestand (mehr als 100 Haltestellen), sowie bauliche Gründe (wie z. B. private Zufahrten, bei rund 20 Haltestellen) und geringe Fahrgastzahlen (an 16 Haltestellen).

Nicht alle genannten Gründe für den Nichtausbau bei der Abfrage des Umbaus der Haltestellen durch den Landkreis, entsprechen den Ausnahmetatbeständen. Bei einigen Haltestellen wurde außerdem kein Anlass zur Nichtumsetzung genannt. Zur Priorisierung des

Umbaus von Bushaltestellen empfiehlt es sich Haltestellen in Kategorien gemäß Kapitel 3.4.10 zu gliedern und zu priorisieren.

Dabei ist das Mindestziel, dass jeder Stadt-/Ortsteil eine zentral gelegene, barrierefreie Haltestelle besitzt.

4.4.3. Umsetzung Clean Vehicles Directive

Basierend auf den gesetzlichen Vorgaben zur CVD bzw. dem SaubFahrzeugBeschG ist ein verbindliches Mindestziel für emissionsarme und -freie Fahrzeuge vorgegeben. Mit Hilfe der Fördermittel des Bundes werden 20 lokal emissionsfreie Batteriebusse im Jahr 2024/2025 für den ÖSPV im Landkreis Saarlouis angeschafft. Mit diesen Neuanschaffungen wird die Anforderung der lokal emissionsfreien Neufahrzeuge mehr als erfüllt.

4.5. Sonstige Hinweise

4.5.1. Feinerschließung

Die Kernzonen der Ortsteile sind durch den ÖPNV vollständig erschlossen (s.o.). Die Aufgabe der Grunderschließung ist im Landkreis erfüllt. Einzelne Siedlungsrandflächen sowie Industrie- und Gewerbeflächen weisen noch Defizite auf. Diese können mit dem konventionellen ÖPNV nicht wirtschaftlich abgedeckt werden und sind teilweise mit den standardmäßig eingesetzten Gefäßgrößen nicht erreichbar (fehlende Wendemöglichkeit usw.). Weitere Feinerschließungen sind nur mit der finanziellen Unterstützung der Kommunen möglich.

Hierbei wird auf die geforderte frühzeitige, enge Verzahnung zwischen der Flächenentwicklung und dem bestehenden ÖPNV-Netz hingewiesen.

4.5.2. Prüfaufträge des NVP Landkreis Saarlouis 2018

Im NVP Landkreis Saarlouis 2018 wurden Prüfaufträge definiert³². Der Umgang und die Umsetzung dieser Prüfaufträge werden im Folgenden aufgelistet:

Tabelle 42: Umsetzungsstand Prüfaufträge aus dem NVP 2018

Prüfauftrag aus dem NVP 2018	Umsetzung
Allgemeine Erschließung neuer und in Planung befindlicher Industrie- und Gewerbegebiete	teilweise umgesetzt
Lisdorfer Berg	umgesetzt
Kraftwerk Ensdorf	neue Planung
Gewerbegebiet ehemalige Grube Griesborn	verworfen
Grenzüberschreitende Warndtpark Überherrn / Carling / Creutzwald	in Planung (mit Frankreich)
Ortsbus Nalbach/Campus Nobel	noch zu bearbeiten (kommunale Aufgabe)
Anbindung der Gemeinde Wadgassen an das Bisttal	Umgesetzt
Barrierefreier Hst-Ausbau	In Bearbeitung (kommunale Aufgabe, Baulastträger)
Fahrradabstellanlagen	Aufgabe der Baulastträger

³² Vgl. NVP LK SLS 2018, S.118.

Anbindung Schwalbach – Elm und (Bous)	teilweise umgesetzt (Schülerverkehr)
--	--------------------------------------

Viele Prüfaufträge konnten in das ÖPNV-Netz des Landkreises Saarlouis integriert werden oder sind derzeit in der Planung. Offene Punkte sind die Kategorisierung der Haltestellen zum barrierefreien Haltestellen-Ausbau durch die Kommunen, das Anlegen von sicheren und wettergeschützten Fahrradabstellanlagen durch die jeweils betroffenen Baulastträger, sowie eine direkte, regelmäßige Verbindung zwischen Schwalbach und Elm.

5. Entwicklung des Linien- und Maßnahmenkonzepts

Das Maßnahmenkonzept ergibt sich aus dem Anforderungsprofil, der Mängelanalyse sowie den verkehrspolitischen Zielen des Landkreises Saarlouis. In den folgenden Kapiteln werden die Maßnahmen konkretisiert betrachtet.

5.1. Allgemeine Maßnahmen

Entsprechend der letzten Fortschreibung des NVP aus dem Jahre 2018 wurden die Teilnetze 1 und 2 in ihrem Angebot und ihrer Qualität weiterentwickelt. Das daraus resultierende Leistungsangebot von rund 5,76 Mio. Fahrplankilometern pro Jahr (vgl. Kapitel 2.2.3., Tabelle 17 und Tabelle 18) stellt eine ausreichende Verkehrsbedienung des Landkreises Saarlouis dar.

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

5.2. Umwandlung freigestellter Verkehr

Die geforderte Integration von freigestellten Schüler- und Kindergartenverkehren in den konventionellen ÖPNV (§ 3 Abs. 8 ÖPNVG vgl. Kapitel 3.1.4) ist im Landkreis Saarlouis weitgehend umgesetzt.

PRÜFAUFTRAG 1

Die vorhandene Leistung im freigestellten Verkehr soll einer Überprüfung der Integrationsmöglichkeit unterzogen werden. Sollten sich wirtschaftlich und sozialverträglich Lösungen abzeichnen, sind Vorschläge auszuarbeiten, wie diese Fahrten in den konventionellen ÖPNV überführt werden können.

5.3. Linienbezogene Maßnahmen

Bei der Betrachtung der Bedienqualität auf dem Grundnetz (vgl. Kapitel 3.3.5 Achsen Schema) wurde zu jeder Achse eine Linie als Referenzlinie herangezogen. Bei der Mängelanalyse (vgl. Kapitel 4.2 Tabelle 38) wurde deutlich, dass vor allem in der SVZ die Anforderungen an den Takt in den entsprechenden Bedienzeitfenstern nicht erfüllt werden.

Zudem ist bei möglichen Änderungen der übergeordneten Netze (z. B. Einführung eines S-Bahn-Systems nach VEP Saarland, siehe Kap. 3.2.2) eine mögliche Anpassung einzelner Buszubringer anhand des Bedarfs zu prüfen.

MASSNAHME 1

Die Bedienqualität soll auf den Relationen des Grundnetzes, die die Anforderungen in der SVZ nicht erfüllen, mindestens auf einen 120'-Takt angehoben werden.

PRÜFAUFTRAG 2

Da die Verkehrsleistung des Status quo weitestgehend beibehalten werden soll, ist zu prüfen, ob bei Aufwertung der Bedienqualität in der SVZ eine Leistungsverschiebung innerhalb der jeweiligen Teilnetze umsetzbar ist.

Eine Anpassung der Leistung an mögliche Änderungen der SPNV-Verbindungen oder bei Einführung des S-Bahn-Systems ist zu prüfen.

Sofern auf den entsprechenden Relationen die Aufwertung des Angebotes in der SVZ nicht wirtschaftlich vertretbar sein sollte, ist ein Angebot mit einer flexiblen Bedienform nach § 44 PBefG (Linienbedarfsverkehr) vorzuhalten.

Mit der Aufwertung einzelner Linien im Grundnetz (z. B. Beseitigung von Taktlücken, Verlängerung der Bedienzeiten) können die Qualitätsstandards der PlusBus-Linien erreicht werden.

PRÜFAUFTRAG 3

Seit Anfang 2022 sind bereits einige Linien im (Regional-)Busangebot mit der Marke „PlusBus“ ausgezeichnet. Diese zertifizierten Linien verfügen über ein ausgeweitetes Bedienzeitenfenster, eine einheitliche Taktung sowie einen hohen Fahrzeugkomfort. Einige Linien der KVS erfüllen auf der lokalen Netzebene heute fast die vorgegebenen Qualitätsstandards, um als „PlusBus“ zertifiziert zu werden. Es ist zu abzustimmen, ob eine Ausweitung der Marke „PlusBus“ von Seiten des Landkreises gewünscht und auch finanziell umsetzbar ist.

Aus dem Prüfauftrag des letzten Nahverkehrsplans ableitend (Tabelle 42) wurde im Zuge der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplans von mehreren zu beteiligenden Stellen eine Anbindung der Ortsteile Elm und Griesborn an den Ortsteil Schwalbach gefordert.

PRÜFAUFTRAG 4

Die Gemeinde Schwalbach und der Landkreis Saarlouis sollen gemeinsam mit der KVS ein Konzept erstellen mit dem Ziel, einen Linienverkehr auf Probe für die Dauer von drei Jahren zur Anbindung der Ortsteile Elm und Griesborn an den Ortsteil Schwalbach unter Kostenteilung zwischen Gemeinde und Landkreis einzurichten. Hierdurch wird die Bedienungsqualität auf der Achse G 6 (Tabelle 38) verbessert.

Nach den im NVP 2018 definierten Prüfaufträge betreffend der allgemeinen Erschließung neuer und in Planung befindlicher Industrie- und Gewerbegebiete (siehe 4.5.2) wird im Falle der Ansiedlung von S-Volt auf dem Linslerfeld eine Überprüfung der verkehrlichen Anbindung der drei Industrie- und Gewerbegebiete der Gemeinde Überherrn Häsfeld, Langwies und Linslerfeld angeregt.

PRÜFAUFTRAG 5

Im Falle der Ansiedlung von S-Volt soll die Anbindung der drei Gewerbegebiete Häsfeld, Langwies und Linslerfeld geprüft werden.

5.4. Umwandlung in Linienbedarfsverkehre

Mit der Novellierung des PBefG im Jahr 2021 wurde neben der bestehenden Definition des Linienverkehrs gemäß dem § 42 als ÖPNV nun der sogenannte „Linienbedarfsverkehr“ im neuen § 44 PBefG zusätzlich aufgenommen. Der Linienbedarfsverkehr zeichnet sich dadurch aus, dass er Fahrgäste – auf vorherige Bestellung – ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Ein- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebiets und festgelegter Bedienzeiten befördert. Im Rahmen des veröffentlichten Bedienungszeitraums ist für den Linienbedarfsverkehr kein fester Fahrplan erforderlich, so dass eine Bestellung durch Fahrgäste „jederzeit“ innerhalb einer bestimmten Wartezeit erfolgen kann. Alle weiteren Merkmale des ÖPNV, Betriebspflicht, Beförderungspflicht und Tarifpflicht, bleiben jedoch bestehen.

Auf Basis des § 44 können nun Angebote im ÖPNV-integrierten Ridepooling, die bisher nur auf Basis einer „Experimentierklausel“ im PBefG befristet genehmigt werden konnten, rechtlich in einen dauerhaften Betrieb überführt und neue App-gestützte Mobilitätsangebote durch die ÖPNV-AT regulär initiiert werden.

Mit dem Ziel der Entwicklung einer Mobilitätsstrategie für dünn besiedelte Räume im Landkreis Saarlouis, um eine verlässliche und attraktive ÖPNV-Versorgung der Bevölkerung auch in Räumen und zu Zeiten schwacher Nachfrage ermöglichen und sicherstellen zu können, hatte sich die KVS Ende 2021 erfolgreich um eine Förderung des Vorhabens (Erstellung eines Gutachtens) im Rahmen des Landesprogramms „NMOB – Neue Mobilität gut durchdacht“ beworben. Das Projekt wurde im Frühsommer 2022 gestartet.

MASSNAHME 2

Neben der grundsätzlichen Konzeption des Linienbedarfsverkehrs nach § 44 PBefG, die auch saarlandweit übertragbar sein soll, werden Fördermöglichkeiten für eine erste Umsetzung als Pilotprojekt im Raum Lebach für das Jahr 2024 eruiert.

Daher wird das Projekt neben dem MUKMAV auch in enger Abstimmung mit der Stadt Lebach durchgeführt.

PRÜFAUFTRAG 6

Es ist zu prüfen, ob die „Mobilitätsstrategie On Demand“ sukzessive in weiteren geeigneten Bedienungsräumen im Landkreis Saarlouis umgesetzt werden kann.

Mit der Einführung der flexiblen Bedienform und der Erweiterung der dazugehörigen Bedienegebiete, können die Erschließungsmängel auf der kommunalen Ebene behoben werden. Aufgrund der kleineren Fahrzeugtypen, die bei der „Mobilitätsstrategie On Demand“ eingesetzt werden sollen, ist die Feinerschließung z. B. von Siedlungsrandern oder für den Standardlinienbus schwer zugänglichen Bereichen leichter. Zudem können auch großflächige Einzelhandelseinrichtungen sowie Gewerbegebiete entsprechend als Ziele aufgenommen werden.

Zur Unterstützung der Umsetzung der „Mobilitätsstrategie On Demand“ sowie für die Erweiterung auf andere Gebiete sind Fördermittel zu akquirieren.

5.5. Alternative Antriebe für den ÖPNV

Gemäß der Richtlinie (EU) 2019/1161 „Clean Vehicle Directive“ (CVD) bzw. dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) sind die gesetzlichen Vorgaben bei der Beschaffung neuer ÖPNV-Fahrzeuge für den Einsatz im Landkreis Saarlouis zu erfüllen.

MASSNAHME 3

Es sind bevorzugt lokal emissionsfreie Busse zu beschaffen.

Sofern für die Beschaffung lokal emissionsfreier Fahrzeuge die Akquise von Fördermitteln in Aussicht gestellt wird, soll diese Vorgabe verfolgt werden.

Die kreiseigene KVS GmbH hat für die Jahre 2024/2025 Fördermittel für insgesamt 20 lokal emissionsfreie Busse abschöpfen können. Somit wird die Beschaffungsquote für den ersten Referenzzeitraum³³ sogar übertroffen.

Weiterhin verfolgt der Landkreis Saarlouis im Sinne einer zukünftig nachhaltigeren Mobilitätsentwicklung das Ziel den Einsatz alternativer Antriebstechnologien im lokalen ÖPNV sukzessive einzuführen. Das Klimaschutzkonzept des Landkreises Saarlouis befasst sich unter anderem mit den Themen Energieeinsparung, Energieeffizienz und CO₂-Einsparungen. Um das Ziel eines Null-Emissions-Landkreises zu erreichen, wurde in der Kreistagssitzung vom 26.03.2019 die Einführung eines Energiemanagementsystems beschlossen. Ein Weg, schnellstmöglich lokal emissionsfrei zu werden besteht in der Anschaffung von emissionsfreien Bussen, die nach Möglichkeit künftig beschafft werden sollen.

Für die weitere Zukunft, auch unter Berücksichtigung des zweiten Referenzzeitraums und der erhöhten Beschaffungsquote der CVD (vgl. Kapitel 3.4.2.), sollen lokal emissionsfreie Fahrzeuge beschafft werden.

Die Fahrzeugbeschaffung für den Einsatz bei den flexiblen Bedienformen unterliegt auch der CVD bzw. dem SaubFahrzeugBeschG. Diese Fahrzeuge sollen auch nach Möglichkeit mit alternativen Antrieben (lokal emissionsfrei) ausgestattet sein. Zudem ist auf eine barrierefreie Ausgestaltung der Fahrzeuge zu achten (z. B. Mehrzweckbereich, Rampe).

PRÜFAUFTRAG 7

Es ist zu prüfen, inwieweit lokal emissionsfreie Pkw bzw. Minibusse in Kombination mit einem barrierefreien Ausbau vorhanden sind. Abhängig vom Markt ist ggf. eine Quote festzulegen, die besagt welcher Anteil der Fahrzeugflotte der flexiblen Bedienform barrierefrei ausgestattet sein soll.

5.6. Barrierefreier Haltestellenausbau

Bezugnehmend auf die gesetzlichen Vorgaben ist der barrierefreie Haltestellenausbau voranzubringen (vgl. Kapitel 3.4.10). In den Kommunen sind einige Haltestellen vorhanden, die Ausbaupotential aufweisen.

³³ Erster Referenzzeitraum 02.08.2021-31.12.2025; zweiter Referenzzeitraum 01.01.2026-31.12.2030

MASSNAHME 4

Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen im Landkreis Saarlouis soll weiter betrieben werden. Dabei sind die Rahmenvorgaben im Anforderungsprofil (Kapitel 3.4.10.) zu beachten. Bei Neubauten ist auf die barrierefreie Ausgestaltung zu achten.

Mit der Richtlinie NMOB – Barrierefreiheit (Stand 2023) gibt das Saarland seinen Kommunen einen Leitfaden zur einheitlichen Gestaltung der Haltestellen an die Hand. Werden diese Vorgaben (nach Abstimmung mit dem AT und dem VU) eingehalten, so wird eine Förderung seitens des Saarlandes in Aussicht gestellt.

PRÜFAUFTRAG 8

Nicht alle Haltestellen im Landkreis Saarlouis eignen sich für den vollständigen barrierefreien Umbau (Zuwegung, Grundstücksrechte, Fahrgastfrequenz etc.). In solchen Fällen ist zu prüfen, ob ein bedingter barrierefreier Ausbau (vgl. Kapitel 3.4.10) zweckmäßig sein kann. Zur Priorisierung der Neugestaltung von Bushaltestellen sind diese in die drei Kategorien gemäß Kapitel 3.4.10 zu gliedern.

5.7. Mobilitätsstationen

In Anlehnung an den VEP ÖPNV sollen die Verknüpfungspunkte im Landkreis Saarlouis zu digitalen Mobilitätsstationen ausgebaut werden. Zudem sollen in jedem Stadt- / Ortsteil oder jeder Stadt / Gemeinde der Standort für eine zentrale Mobilitätsstation definiert und ausgestaltet werden. Bei der Ausgestaltung der Mobilitätsstationen sind die mindestens geforderten Ausstattungsmerkmale gemäß Kapitel 3.3.2 zu beachten (z. B. Fahrradabstellanlagen, Abstellflächen für Elektroroller oder Wartehäuschen).

MASSNAHME 5

Die Verknüpfungspunkte im Landkreis Saarlouis sind zu digitalen Mobilitätsstationen auszubauen (vgl. Kapitel 3.3.2.).

PRÜFAUFTRAG 9

Zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV vor Ort in den Kommunen mit ihren Stadt-/Ortsteilen ist zu prüfen, welche Haltestelle jeweils als zentrale Mobilitätsstation ausgebaut werden kann.

Mit der veröffentlichten Broschüre „Mobilitätsstationen im Saarland. Ein Leitfaden.“ (Dez. 2021) gibt das MWAEV eine Anleitung zur einheitlichen Gestaltung von Mobilitätsstationen im Saarland. Zudem werden Fördermöglichkeiten in diesem Zusammenhang aufgezeigt.

5.8. Resümee der Maßnahmen

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Saarlouis ist auf einem guten Niveau stabil. Es sind ggf. kleinere Anpassungen vorzunehmen, jedoch keine großen Linienveränderungen. Der

Landkreis erhält mit der Umwandlung des Linienverkehrs in Linienbedarfsverkehr die Möglichkeit, auch in der SVZ und in ländlichen Räumen ein den Bedürfnissen angepasstes und gutes ÖPNV-Angebot anbieten zu können.

Der Schwerpunkt der Maßnahmen liegt für die nächsten Jahre vor allem bei den Infrastrukturmaßnahmen. Die Beschaffung lokal emissionsfreier Busse sowie die dazugehörige Infrastruktur, entsprechende Schulungen des Personals und ggf. Umgestaltung der internen Betriebsabläufe werden den AT und das VU zeitlich und finanziell binden.

Haltestellen und Stationen werden oft als Visitenkarten des ÖPNV bezeichnet, da die Fahrgäste das Nahverkehrssystem darüber betreten. Deren Zustand soll daher nicht vernachlässigt werden. Die Aufwertung einzelner Verknüpfungspunkte zu Mobilitätsstationen kann zur weiteren Attraktivitätssteigerung des ÖPNV beitragen. Zudem ist der barrierefreie Haltestellenausbau durch die jeweils zuständigen Baulastträger kontinuierlich fortzuführen.

Die Unterstützung des Landes sowie der Bundesregierung in Form von projektbezogenen oder allgemeinen Fördermitteln zur Erreichung der Klimaschutzziele (Umsetzung einer Mobilitätswende) ist bei der Umsetzung aller Projekte zu beachten und zu nutzen.

6. Umsetzung und Finanzierung

Dem Landkreis Saarlouis stehen zur Sicherstellung des ÖPNV verschiedene Finanzmittel des Bundes und Landes zur Verfügung (vgl. Kapitel 1.7). Im Haushaltsplan des Saarlandes (Rechnungsjahr 2023) sind rund 155 Mio. € Ausgaben für den öffentlichen Personennahverkehr hinterlegt (ohne Eisenbahn).

Zur Umsetzung der „nachhaltigen Mobilitätsstrategie“ hat das MUKMAV das Richtlinienpaket NMOB veröffentlicht. Es werden verschiedene Förderschwerpunkte im jeweiligen Haushaltsjahr gesetzt und die einzelnen Fördertatbestände werden in Einzelrichtlinien abgebildet. Folgende Richtlinien sind verabschiedet³⁴:

- ▶ NMOB – Rad (bis Sommer 2024 in Kraft)
- ▶ NMOB – Digitalisieren und Priorisieren (bis Ende 2024 in Kraft)
- ▶ NMOB – Stadt und Land (bis Ende 2023 in Kraft)
- ▶ NMOB – alternative Antriebe (bis Ende 2025 in Kraft)
- ▶ NMOB – Mobilität gut durchdacht (bis Ende 2024 in Kraft)
- ▶ NMOB – Barrierefreiheit (bis Ende 2024 in Kraft)
- ▶ NMOB – On Demand (bis Ende 2024 in Kraft)
- ▶ NMOB – Verkehrsträger sinnvoll verknüpfen (bis Ende 2027 in Kraft)

Diese Richtlinien ermöglichen in weiten Teilen eine finanzielle Unterstützung zur Planung und Umsetzung der im Kapitel 5 benannten Maßnahmen. Davon wurden schon einige herangezogen, um Projekte entsprechend anzustoßen bzw. umzusetzen.

6.1. Meilenstein- und Umsetzungskonzept

Zur Umsetzung der einzelnen Maßnahmen sind neben dem finanziellen Rahmen auch die maßgeblichen Vertrags- und Genehmigungsfristen einzuhalten (vgl. Abbildung 31).

Die Maßnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau beziehen sich nicht auf ein bestimmtes Zeitfenster, sondern sollen kontinuierlich, an der Haushaltslage und geplanten Infrastrukturmaßnahmen orientiert, umgesetzt werden. Daneben sind Instandhaltungsmaßnahmen sowie Anpassungen an neue Erkenntnisse und Rahmenbedingungen zur barrierefreien Ausgestaltung zu berücksichtigen. In diesem Sinne kann auch die Weiterentwicklung der Haltestellen zu Mobilitätsstationen erfolgen.

Mit der beschlossenen Fuhrparkumstellung der KVS GmbH auf alternative Antriebstechnologien wird das Vorhalten der entsprechenden Ladeinfrastruktur erforderlich. Das Vorhaben ist gestartet und bis Sommer 2024 werden auf dem KVS Betriebshof in Saarlouis die Ladesäulen für die Neufahrzeuge mit alternativem Antrieb errichtet sein. Die 20 lokal emissionsfreien Fahrzeuge werden im Zeitraum Anfang 2024 bis Mitte 2025 in drei Chargen geliefert. Mit der Beschaffung dieser Neufahrzeuge wird das Mindestziel der CVD für den ersten Referenzzeitraum eingehalten. Ab dem Jahr 2026 gilt eine höhere Quote mit 65 % lokal emissionsfreien Fahrzeugen, was zu einer weiteren Umstellung im Fuhrpark der KVS GmbH führen wird.

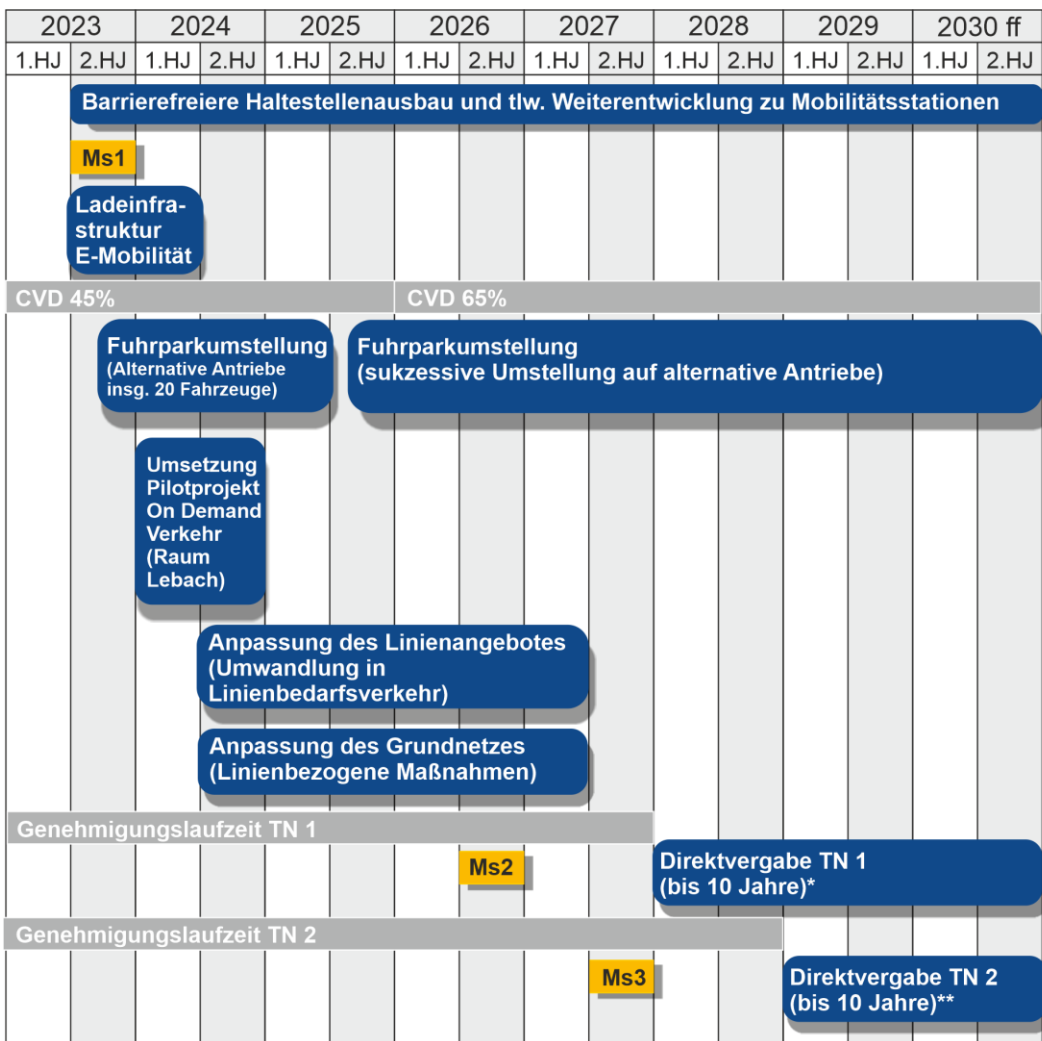
Für das Jahr 2024 ist zudem die Umsetzung des Pilotprojektes im Raum Lebach aus dem Landesprogramm „NMOB – Neue Mobilität gut durchdacht“ geplant.

³⁴ Vgl. https://www.saarland.de/mukmav/DE/portale/mobilitaet/informationen/mobilitaetsfoerderung/nmob/nmob_node.html, Stand Sommer 2023

Ab Mitte 2024 soll das Augenmerk wieder verstärkt auf das Liniennetzangebot gelegt werden. Dabei ist das Angebot im Grundnetz, mit Leistungsverschiebungen bzw. Anpassungen den beschriebenen Anforderungen anzupassen (vgl. Kapitel 3.3. sowie Kapitel 4.2.).

Ende 2027 sowie Ende 2028 laufen die Verträge sowie die Genehmigungen für die Teilnetze 1 und 2 ab. Die zu erbringenden Leistungen sollen für die neue Vertragslaufzeit wieder über eine Direktvergabe (auf Grundlage eines öDA) an die KVS GmbH vergeben werden. In diesem Rahmen ist spätestens ein Jahr vor der Direktvergabe eine Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union vorzunehmen (Vorabbenachrichtigung).

Abbildung 31: Zeitschiene Umsetzung Maßnahmen im Landkreis Saarlouis



Meilenstein 1 (Ms1) = Beschluss NVP 2023

Meilenstein 2 (Ms2) = Vorabbenachrichtigung TN 1 31.12.2026

Meilenstein 3 (Ms3) = Vorabbenachrichtigung TN 2 31.12.2027

* Startdatum 01.01.2028

** Startdatum 01.01.2029

6.2. Sicherung der ÖPNV-Finanzierung im Landkreis Saarlouis

Seit einiger Zeit kann der ÖPNV im Landkreis Saarlouis aufgrund von Nachfrageveränderungen – insbesondere im Schülerverkehr bei gleichzeitiger Sicherung und Weiterentwick-

lung des im Landkreis Saarlouis erforderlichen Angebotsvolumens und dem beabsichtigten strategischen Vorgehen im Rahmen der rechtlich zulässigen Handlungsoptionen – nicht mehr ohne Zuschuss durch den Landkreis betrieben werden. Im Übrigen konnten der Genehmigungsbehörde bereits im Vorfeld der zuletzt erfolgten Vergaben der Teilnetze 1 und 2 keine bzw. keine nachweislich tragfähigen eigenwirtschaftlichen Genehmigungsanträge vorgelegt werden. Damit war die Einschätzung belegt, dass der ÖPNV im Landkreis Saarlouis unter den geforderten bzw. bestehenden Rahmenbedingungen nur auf gemeinwirtschaftlicher Basis zu betreiben ist.

Der Landkreis Saarlouis als AT des ÖSPV beschreibt mit der 5. Fortschreibung in diesem Nahverkehrsplan die Spezifikationen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, d. h. diejenigen Anforderungen und Standards für den ÖPNV, welche in den anstehenden öDA gegenüber dem Betreiber verbindlich festzulegen sind. Der Landkreis behält sich dabei vor, über die Nahverkehrsplanung, inkl. der Bearbeitung und Umsetzung von Prüfaufträgen zur Weiterentwicklung des ÖPNV, die Verkehrsleistungen während der Laufzeit des öDA an veränderte Verkehrsbedürfnisse sowie gesetzliche oder finanzielle Rahmenbedingungen anzupassen. Solche Änderungen können sich sowohl auf den Bestand und den Verlauf der Linien, das Fahrplanangebot sowie Qualitätsanforderungen an den ÖPNV erstrecken.

Der NVP definiert zugleich die beschriebenen Anforderungen und Standards als ausreichende Verkehrsbedienung für den ÖSPV im Landkreis Saarlouis gemäß § 8 Abs. 3 PBefG.

Aktuell oder künftig auftretende Defizite aus der Erbringung des ÖPNV können bis auf weiteres über die Verkehrs- und Energiebeteiligungsgesellschaft des Landkreises (VEB) mbH ausgeglichen werden. Die Gesamtverantwortung für die Leistungserstellung im ÖPNV liegt beim Landkreis Saarlouis, da er eine Kontrollfunktion mit Weisungsrecht über Betrieb und Betriebsmanagement der KVS GmbH durch seine Beteiligungen ausübt.

Die weitere Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung im ÖPNV ohne direkte Zuschüsse ist von vielen Faktoren abhängig, wie z. B. der Entwicklung der Bevölkerung und der Schulstandorte in Bezug auf die Generierung von Einnahmen. Diese kann dazu führen, dass zukünftig direkte Zuschüsse geleistet werden müssen. Der Landkreis Saarlouis wird, wenn und soweit dies notwendig wird, die Finanzierung des im hiesigen NVP festgeschriebenen am Status Quo orientierten Leistungsvolumens nach Haushaltslage sicherstellen. Wenn und soweit Mehrleistungen darüber hinaus gefordert werden, so wird dies nur gesichert werden können, wenn von den betroffenen Kommunen eigene Mittel bereitgestellt werden. Dies soll insbesondere dann erfolgen, wenn über das bestehende Angebot hinaus ergänzende, lokale Erschließungen, z. B. durch Ortsbusse oder bedarfsgesteuerte Angebote, gewünscht sind.

Sehenswürdigkeiten gemäß "Sehenswertes" Auflage 2020 und Leistungspartner der Saarland Card (Stand März 2020)

Auszug Landkreis Saarlouis, ergänzt und überarbeitet

- touristisch nutzbares Angebot vorhanden
- touristisch nutzbares Angebot eingeschränkt vorhanden
- Ziel bei nutzbarer Anbindung nur über Fußweg > 15 Min. erreichbar
- Ziel bei eingeschränkt nutzbarer Anbindung nur über Fußweg > 15 Min. erreichbar
- kein touristisch nutzbares Angebot vorhanden

- EF | Einzelfahrten
- 30 | Grundtaktung z.B. 30 Minu
- ALT | Anruf-Linien-Taxi
- divers | ständige Anbindung druch zahlreiche Linien aus unterschiedlichen Richtungen
- * | Verkehr nur bis Nachmittags
- ** | an Vormittagen kein Verkehr

Name	Ort	Hst. / Bf.	relevante Linie(n)	Umsteigefrei v. Hbf. SLS/Bf. DIL	Mo.-Fr. vor 20 h	Sa. vor 20 h	So. vor 20 h	Mo.-Fr. nach 20h	Sa nach 20 h	So. nach 20 h	Gesamt-bewertung
Golfclub Saarbrücken	Wallerfangen	Gisingen Haus Saargau (15 Min. Fußweg)	422	über Wallerfangen	60	120	EF	EF	EF	EF	
Aqualouis	Saarlouis	Saarlouis Hallenbad Saarlouis Hauptbahnhof (15 Min. Fußweg)	R5, 401-404, 437, 438 u.a. RE1, RB70, RB71		divers >30	divers 30	>30** 30	>30 30	>30 30	>30 30	
Kulturzentrum Bettinger Mühle	Schmelz	Schmelz Bettinger Mühle Schmelz Brücke (10 Min. Fußweg)	466 R3		60 >60	60 120	60** 120	60 EF	60 120	EF EF	
Bergehalde Ens Dorf mit Saarpolygon	Ens Dorf	Ens Dorf Saarpolygon (25 Min. Fußweg)	402, 404		30	60	120**	60	60	EF	
Burg Siersberg	Rehlingen-Siersburg	Siersburg Burgstraße Siersburg Bahnhof (20 Min. Fußweg)	411, 462 RB77		>60 60	120 60	120** 60	EF 60	EF 60	EF 60	
Deutsches Zeitungsmuseum	Wadgassen	Wadgassen Zeitungsmuseum Bous Bahnhof (12 Min. Fußweg)	406 RB70, RB71		15-30 30	30 60	60** 60	60 60	60 60	60 60	
Haus Saargau	Wallerfangen-Gisingen	Gisingen Haus Saargau	422	über Wallerfangen	60	120	EF	EF	EF	EF	
Emilianusstollen	Wallerfangen-St. Barbara	St. Barbara Keglerheim	422	über Wallerfangen	60	120	EF	EF	EF	EF	
Erlebniswelt Litermont mit Adventure Golf	Nalbach	Nalbach Kirche (30 Min. Fußweg)	401, 403, 425, 466		>30	>30	30**	30	30	30	
Festungsstadt Saarlouis	Saarlouis	Saarlouis Piper	R5, 401-404, 437, 438 u.a.		divers	divers	>30**	>30	>30	>30	
Historischer Gutshof Linslerhof	Überherrn	Überherrn Linslerhof (10 Min. Fußweg)	R13	über VK	EF	EF	EF				
Indoor Kartbahn	Bous	Bous Röhrenwerk Bous Bahnhof (10 Min. Fußweg)	406 RB70, RB71		15-30 30	30 60	60** 60	60 60	60 60	60 60	
Museum Haus Ludwig	Saarlouis	Saarlouis Landratsamt	R5, 401-404, 437, 438 u.a.		divers	divers	>30**	>30	>30	>30	
Parkbad & Zeitungsmuseum Wadgassen	Wadgassen	Wadgassen Zeitungsmuseum Bous Bahnhof (15 Min. Fußweg)	406 RB70, RB71		15-30 30	30 60	60** 60	60 60	60 60	60 60	
Römisches Quellheiligtum Sudelfels	Wallerfangen-Ihn	Niedaltdorf Bahnhof (20 Min. Fußweg)	RB77		60	60	60	60	60	60	
Saunalandschaft / Wildpark Differten	Wadgassen-Differten	Differten Tripser (15-20 Min. Fußweg)	R13, 429	über VK	>60	EF	EF	EF	EF		
Stahlsymposium Dillingen	Dillingen	Dillingen Bf. u.a.	RE1, RB70, RB71, R5 u.a.		divers	divers	divers	divers	divers	divers	
Teufelsburg	Überherrn-Felsberg	Felsberg Oberfelsberg	421		60	120	EF	EF	EF		
Historisches Berus	Überherrn-Berus	Berus Bergfried (10 Min. Fußweg)	409/419		30	30	60**	60	60	60	
Tourist-Information Saarlouis, Großer Markt	Saarlouis	Saarlouis ZOB Kleiner Markt	R5, 401-404, 406, 409 u.a.		divers	divers	divers**	divers	divers	divers	
Vauban-Insel, Festungsstadt Saarlouis	Saarlouis	Saarlouis Piper	R5, 401-404, 437, 438 u.a.		divers	divers	>30**	>30	>30	>30	
Europadenkmal	Überherrn-Berus	Berus Bergfried, Berus Klinik (Sa/So)	409/419		30	30	60**	60	60	60	
Wallfahrtskapelle St. Oranna	Überherrn-Berus	Berus Bergfried (25 Min. Fußweg)	409/419		30	30	60**	60	60	60	
Ökosee	Dillingen	Pachten (diverse) Dillingen Bf. u.a. (ca. 25 Min. Fußweg)	444 RE1, RB70, RB71, R5 u.a.		60 divers	120* divers					
Saardom	Dillingen	Dillingen Bf. (10 Min. Fußweg), Saardom	RE1, RB70, RB71, R5, 444/445...		divers	divers	divers	divers	divers	divers	
Tropfsteinhöhle	Rehlingen-Siersburg-Niedaltdorf	Niedaltdorf Bahnhof (10 Min. Fußweg)	RB77		60	60	60	60	60	60	
Freilichtbühne Hülzweiler	Schwalbach-Hülzweiler	Hülzweiler Rosenstraße (12 Min. Fußweg)	402, 404		15	30	60**	>60	>60	60	
Wildgehege Wolfsrat	Saarwellingen	Saarwellingen Schlossplatz (35 Min. Fußweg)	401, 403, 425, 463		>30	>60	>60**	>60	>60	>60	
Hoxberg / Mittelpunkt des Saarlandes	Lebach-Falscheid	Falscheid Kirche (20 Min. Fußweg)	463		60	60	120**	EF	EF		
Flugplatz Düren	Wallerfangen-Düren	Düren Flugplatz	ALT 423		60-120	EF,ALT	EF,ALT	EF,ALT	EF,ALT	EF,ALT	
Sendehalle Europa 1	Überherrn-Berus	Felsberg Oberfelsberg (30 Min. Fußweg)	421		60	120	EF	EF	EF	60	
Unterkünfte											
Bahnhof-Hotel Saarlouis	Saarlouis	Saarlouis Hauptbahnhof	RE1, RB70/71, R5, 401 u.a.		divers	divers	divers	divers	divers	divers	
Hotel Am Litermont	Nalbach	Nalbach Kirche (30 Min. Fußweg)	401, 403, 425, 466		>30	>30	30**	30	30	30	
Hotel Bawelsberger Hof	Dillingen	Diefflen Alte Schule	401, 403, 466		30	30	30**	30-60	30	30	
Hotel Chapeau Noir	Überherrn	Überherrn Bonifaziusstraße	R13, 409/419	über VK	>30	30	60**	60	60	60	
Hotel Kleiner Markt	Saarlouis	Saarlouis Kleiner Markt ZOB	R5, 401-404, 406, 409 u.a.		divers	divers	120	divers	divers	divers	
Hotel Maurer	Saarwellingen	Saarwellingen Schloßplatz	401, 403, 425, 463		>30	>60	>60**	>60	>60	>60	
Hotel Meilchen	Dillingen	Dillingen Krankenhaus Dillingen Bahnhof (10 Min. Fußweg)	R5, 401, 403, 466 RE1, RB70/71, R5, 401 u.a.		>30 divers	>30 divers	>60-120 >30	>60 >30	>60 >30	>60 >30	

Hotel Mühlenthal	Schwalbach	Knausholz In Wicherts	425		60	>120	>120**	EF	EF	EF
Hotellerie Waldesruh	Wallerfangen-Oberlimberg	Oberlimberg Ort	423		ALT	ALT	ALT	ALT	ALT	ALT
Hotel-Restaurant Lothringer Hof	Saarlouis	Saarlouis Arbeitsamt / ZOB Kleiner Markt	R5,401-411, 419 u.a.		divers	divers	divers	divers	divers	divers
Hotel-Restaurant Scheidberg	Wallerfangen-Kerlingen	Kerlingen Haus Scheidberg	421, 423		60	EF,ALT	EF,ALT	EF, ALT	EF,ALT	ALT
Hotel zur Linde	Saarlouis	Picard Neue Welt	409/419, 421, 535/436		>30	>30	30**	60	60-120	60
La Maison Hotel GmbH & Co. KG	Saarlouis	Saarlouis ZOB Kleiner Markt (10 Min. Fußweg)	R5,401-411, 419 u.a.		divers	divers	divers	divers	divers	divers
Margaretenhof Hotel & Restaurant	Überherrn	Berus Bergfried (15 Min. Fußweg)	409, 419		30	30	60**	60	60	60
Niedmühle Land & Genuss Hotel	Rehlingen-Siersburg	Eimersdorf Niedmühle	411, 462		>60-120	120	60-120**	EF	EF	
Hotel Altes Pfarrhaus	Saarlouis	Beaumarais Hochhaus	410, 411, 420, 435, 436		>30	60	60-120**	60	60	60
Ottos Parkhotel	Saarlouis	Saarlouis Arbeitsamt / ZOB Kleiner Markt	R5,401-411, 419 u.a.		divers	divers	divers	divers	divers	divers
UNO Hotel Posthof	Saarlouis	Saarlouis Postgässchen / Piper	R5, 401-404, 437, 438, 446, 447 u.a.		divers	divers	>30**	>30	>30	>30
Linslerhof	Überherrn	Überherrn Linslerhof (10 Min. Fußweg)	R13	über VK	EF	EF	EF			
Victor's Residenz-Hotel Saarlouis	Saarlouis	Saarlouis Hauptbahnhof	RE1, RB70/71, R5, 401 u.a.		divers	divers	divers	divers	divers	divers
Landhotel Weihermühle	Schmelz	Hüttersdorf Bachstraße	466		60	60	120**	60	60	

Auswertung: ÖPNV-Erreichbarkeit touristischer Ziele im Landkreis Saarlouis - POI und Unterkünfte

Kat. Legende:

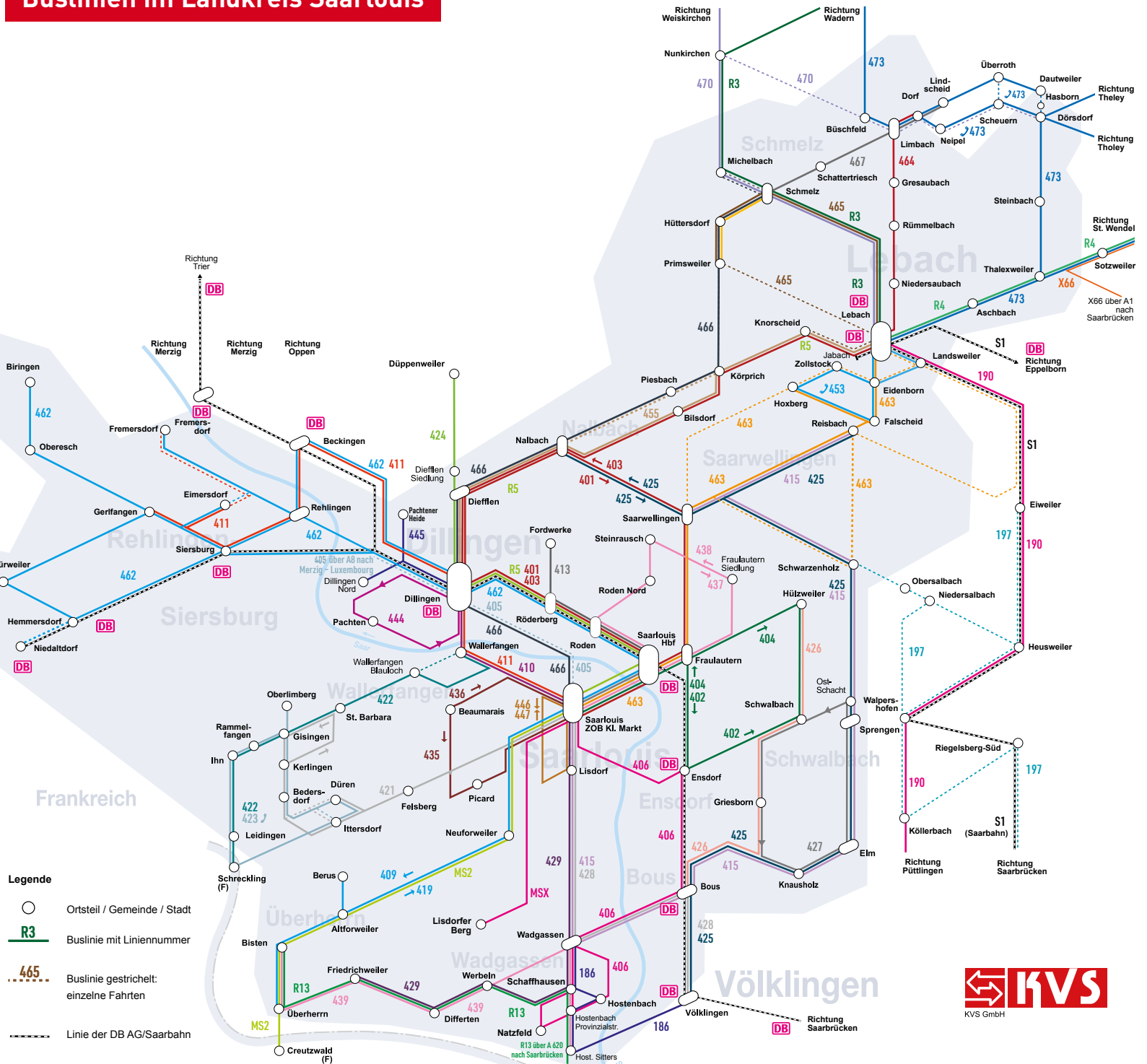
Kat.	Legende:	POI	Hotels
A	touristisch nutzbares Angebot vorhanden: vertakteter Verkehr und unmittelbare räumliche Anbindung an den ÖPNV	13	15
B	touristisch nutzbares Angebot eingeschränkt vorhanden, aber mit Fußweg über 15 Min. bessere Anbindung erreichbar (z.B. Bahnhof in der Nähe)	1	0
C	touristisch nutzbares Angebot eingeschränkt vorhanden: Angebot in der Schwachlastzeit mangelhaft oder nicht vorhanden	6	4
D	Ziel abgelegen, touristisch nutzbares Angebot durch Fußweg über 15 Min. erreichbar	3	1
E	Ziel abgelegen, touristisch eingeschränkt nutzbares Angebot durch Fußweg über 15 Min. erreichbar	1	0
F	touristisch nicht nutzbares Angebot oder in nicht zumutbarer Entfernung	0	0

Sehenswürdigkeit / Bewertung	Ort	Bemerkungen
1 Indoor Kartbahn	Bous	
2 Stahlsymposium Dillingen	Dillingen	
3 Ökosee	Dillingen	
4 Saardom	Dillingen	
5 Bergehalde Ens Dorf mit Saarpolygon	Ens Dorf	kein Verkehr Sonntag morgens, kleinere Wanderung
6 Hoxberg, Mittelpunkt des Saarlandes	Lebach-Falscheid	kein Verkehr Sonntag morgens & abends
7 Erlebniswelt Litermont mit Adventure Golf	Nalbach	kein Verkehr Sonntag morgens
8 Burg Siersberg	Rehlingen-Siersburg	
9 Tropfsteinhöhle	Rehlingen-Siersburg-Niedaltd.	
10 Aqualouis	Saarlouis	kaum Verkehr Sonntag morgens
11 Festung Saarlouis	Saarlouis	kein Verkehr Sonntag morgens
12 Museum Haus Ludwig	Saarlouis	kein Verkehr Sonntag morgens
13 Tourist-Information Saarlouis, Großer Markt	Saarlouis	kein Verkehr Sonntag morgens
14 Vauban-Insel, Festungsstadt Saarlouis	Saarlouis	kein Verkehr Sonntag morgens
15 Wildgehege Wolfsrat	Saarwellingen	kein Verkehr Sonntag morgens
16 Kulturzentrum Bettinger Mühle	Schmelz	
17 Freilichtbühne	Schwalbach-Hülzweiler	kein Verkehr Sonntag morgens
18 Historischer Gutshof Linslerhof	Überherrn	kein Verkehr Sonntag morgens & abends
19 Historisches Berus	Überherrn-Berus	kein Verkehr Sonntag morgens
20 Europadenkmal	Überherrn-Berus	kein Verkehr Sonntag morgens
21 Wallfahrtskapelle St. Oranna	Überherrn-Berus	kein Verkehr Sonntag morgens
22 Sendehalle Europa 1	Überherrn-Berus	kein Verkehr Sonntag morgens & abends
23 Teufelsburg	Überherrn-Felsberg	kein Verkehr Sonntag morgens & abends
24 Deutsches Zeitungsmuseum	Wadgassen	kein Verkehr Sonntag morgens
25 Parkbad Wadgassen	Wadgassen	kein Verkehr Sonntag morgens
26 Saunalandschaft & Wildpark Differten	Wadgassen-Differten	kein Verkehr Sonntag abends
27 Golfclub Saarbrücken	Wallerfangen	
28 Flugplatz Düren	Wallerfangen-Düren	
29 Haus Saargau	Wallerfangen-Gisingen	
30 Römisches Quellheiligtum Sudelfels	Wallerfangen-Ihn	nur Rufbus / ALT
31 Emilianusstollen	Wallerfangen-St. Barbara	

Unterkünfte

1 Hotel Meilchen	Dillingen	
2 Hotel Bawelsberger Hof	Dillingen-Diefflen	kein Verkehr Sonntag morgens
3 Hotel Am Litermont	Nalbach	kein Verkehr Sonntag morgens
4 Niedmühle Land & Genuss Hotel	Rehlingen-Siersburg	kein Verkehr Sonntag morgens
5 Bahnhof-Hotel Saarlouis	Saarlouis	
6 Hotel Kleiner Markt	Saarlouis	So.-vormittag kaum ÖPNV
7 Hotel-Restaurant Lothringer Hof	Saarlouis	
8 Hotel zur Linde	Saarlouis	kein Verkehr Sonntag morgens
9 La Maison Hotel GmbH & Co. KG	Saarlouis	
10 Ottos Parkhotel	Saarlouis	
11 UNO Hotel Posthof	Saarlouis	kaum Verkehr Sonntag morgens
12 Hotel Altes Pfarrhaus	Saarlouis-Beaumarais	kein Verkehr Sonntag morgens
13 Victor's Residenz-Hotel Saarlouis	Saarlouis-Roden	
14 Hotel Maurer	Saarwellingen	kein Verkehr Sonntag morgens
15 Landhotel Weihermühle	Schmelz-Hüttersdorf	kein Verkehr Sonntag morgens & abends
16 Hotel Mühlenthal	Schwalbach-Knausholz	kein Verkehr Sonntag morgens
17 Hotel Chapeau Noir	Überherrn	kein Verkehr Sonntag morgens
18 Margaretenhof Hotel & Restaurant	Überherrn-Berus	kein Verkehr Sonntag morgens
19 Linslerhof	Überherrn-Linslerhof	kein Verkehr Sonntag morgens
20 Hotel-Restaurant Scheidberg	Wallerfangen-Kerlingen	
21 Hotellerie Waldesruh	Wallerfangen-Oberlimberg	

Buslinien im Landkreis Saarlouis



KVS GmbH